

Г.В. Степанов, І.В. Сапожников, С.П. Пасічник



ІЛЛІЧІВСЬК: *початок історії у фотознімках*

Присвячується 50-річчю Іллічівського
морського торговельного порту



ОДЕСА
2008

Г.В. Степанов, І.В. Сапожников, С.П. Пасічник

ІЛЛІЧІВСЬК:
початок історії у фотознімках

1958-2008
Присвячується 50-річчю Іллічівського
морського торговельного порту

Стрий
2008

УДК 908 (477.74) (084.12)
ББК ТЗ (4Ук - 40д) яб1
І 44

Книга-фотоальбом висвітлює сторінки найранішої історії міста Іллічівська, які охоплюють період 1950-х – початку 1960-х рр., тобто часи від початку зведення суднобудівного заводу на берегах Сухого лиману до перших років роботи Іллічівського морського торговельного порту.

Майже 700 старих чорно-білих фотознімків, переважна більшість яких була зроблена свого часу ветераном суднобудівного заводу та Іллічівського порту Г.В. Степановим, подані у чотирьох тематичних розділах. Для більшої інформативності вони супроводжуються пояснювальними текстами, підготованими доктором історичних наук І.В. Сапожниковим.

Видання зацікавить істориків, архітекторів, будівельників, портовиків та судноремонтників, студентів і викладачів вузів, вчителів і учнів шкіл та гімназій, а передусім – усіх мешканців Іллічівська, яким небайдуже правдиве та неприкрашене ідеологічними штампами минуле рідного міста.

Відповідальний редактор – к.і.н. Г.В. Сапожникова
Рецензент – д.і.н. А.В. Бойко

Степанов Г.В., Сапожников І.В., Пасічник С.П.

С 101 Іллічівськ: початок історії у фотознімках. / Книга-фотоальбом. - Стрий: Поліграфічна фірма ДП “Видавничий Дім”Укрпол”, 2008. - 400 с.

ISBN 978-966-8955-08-2

© Г.В.Степанов, 2008 (фотознімки)

© І.В.Сапожников, 2008 (тексти)

© С.П.Пасічник, 2008 (обробка фотоплівок та знімків)

Шановні читачі!

Добре відомо, що сьогодні місто-порт Іллічівськ є одним з найдинамічніших за зростанням та економічним розвитком населених пунктів усієї незалежної України. Він має коротку, непросту, але дуже цікаву власну історію, без знання якої неможливо зрозуміти як причини значних досягнень, так і сутність поки що нерозв'язаних проблем Іллічівська.

Саме тому ми вважаємо за честь репрезентувати Вам нове видання, присвячене дуже важливому періоду історії міста, протягом якого відбулося народження та становлення селища Іллічівськ з його провідними підприємствами. В ньому вперше майже в повному обсязі побачила світ унікальна підбірка чорно-білих світлин, зроблених Г.В. Степановим близько півстоліття тому.

Не випадково, що публікація цієї книги-фотоальбому, підготовку та друк якої ми підтримали без жодних вагань, приурочена до 50-річного ювілею найбільшого та найзначнішого підприємства міста – Іллічівського морського торговельного порту, яке має не тільки власне славне минуле, але й перспективне майбутнє.



**Народний депутат
України
Олег Радковський**



**Депутат Іллічівської
міської ради
Сергій Білюк**



**Депутат Іллічівської
міської ради
Юрій Плужніков**

ПОЛВЕКА НАЗАД
(текст песни, посвященной 50-летию Ильичевского порта)

Сергей Батура

1

Возможно помнят старожилы,
Хотя прошло уж столько лет,
Того, кто здесь живет и жили
И тех, кого давно уж нет.

От старых, серых фотографий
Идет тепло и льется свет
От тех, кто здесь мечтал и строил
И здесь оставил первый след.

И Сухой лиман не иссушит нам память
И сможем мы бросить свой взгляд
На то, что здесь было...
И как это было...
Полвека, полвека назад.

2

Здесь били сваи и сначала
Висел строительный туман.
Ловили рыбу мы с причала,
Где появился первый кран.

Под вой черпалок и буксиров
Порт Ильичевский выросал
И сколько славных бригадиров
За эти годы воспитал!

И Сухой лиман не иссушит нам память
И сможем мы бросить свой взгляд
На то, что здесь было...
И как это было...
Полвека, полвека назад.

3

Степанов, Данченко, Хантадзе,
Батура, Бут, Золоторев,
Вакула, Колесов, Имнадзе,
Михайлова, Фомин, Добров

Середкин, Сидоров, Костенко,
Витюк, Петяев и Станков,
Беляева и Лебеденко
И Товберидзе, и Ишков

И Сухой лиман не иссушит нам память
И сможем мы бросить свой взгляд
На то, что здесь было...
И как это было...
Полвека, полвека назад.

ЗМІСТ

Вступ	7
Розділ I. СУДНОБУДІВНИЙ ЗАВОД № 490	15
Розділ II. БУДІВНИЦТВО СЕЛИЩА ІЛЛІЧІВСЬК	115
Розділ III. ГРОМАДА ІЛЛІЧІВСЬКА	215
Розділ IV. НАРОДЖЕННЯ ПОРТУ	267



ВСТУП

Загальновизнано, що в будь-якій справі найбільш цікавим для дослідження є початок, який нерідко обростає міфами та легендами. Це твердження повною мірою стосується й народження міста Іллічівська з його головними підприємствами – судноремонтним заводом та торговельним портом. Так, декілька років тому в кіровоградській газеті «Шляхи» колишній мешканець міста полковник М.О. Олейників опублікував спогади про дві зустрічі з М.С. Хрущовим на 402-й батареї берегової артилерії поблизу с. Чорноморки (Люстдорфа) у 1948 та 1949 роках. В них йдеться про те, що під час обох відвідин цієї військової частини перший секретар Центрального комітету комуністичної партії України цікавився глибинами берегів Сухого лиману, а почувши відповідь, промовив: «От би збудувати тут порт...».

Зауважимо, що в означені роки вже втілювався в життя план використання Сухого лиману для будівництва великого суднобудівного заводу, про що мав знати керівник такого рангу як М.С. Хрущов. Що стосується порту, то до його народження на той час залишалось майже десять років, але цей епізод свідчить про те, що сама ідея зведення порту, який пізніше отримав назву Іллічівськ, з'явилася значно раніше.

Нагадаємо, що у другій половині 1940-х років СРСР і УРСР зокрема лікували глибокі рани, залишені страшною війною. Труднощі відродження народного господарства ускладнювались значними втратами дорослого працездатного населення. Країні потрібні були військові й транспортні кораблі, а також судна технічного та риболовного флотів. Найгострішою ситуація була на Балтійському й Чорному морях, які в роки II-ї Світової війни були театрами жорстких морських битв¹.

Саме тому вже в 1946 році Міністерство морського флоту (ММФ) СРСР розпочало підготовчі та пошукові роботи в районі Сухого лиману з метою будівництва тут нового суднобудівного заводу. Відомо, що

існувало декілька варіантів місця його розташування. Спочатку фігурував лівий берег лиману, хоча одночасно розглядалося питання про використання інших лиманів Північно-Західного Причорномор'я, зокрема Григор'євського. В серпні 1947 року у спеціальній постанові Ради міністрів СРСР для заводу був остаточно обраний правий берег Сухого лиману. Вочевидь, що головним аргументом проектувальників була відносна близькість даної місцевості до крупного промислового центру та транспортного вузла – міста Одеси.

Уряд доручив будівництво заводу ММФ, яке, не маючи досвідчених фахівців, попросило Міністерство суднобудівної промисловості (МСП) відрядити для цього Самуїла Мойсейовича Каганова – інженера суднобудівника, який умів передусім вести складні переговори в різних інстанціях. Вже в жовтні 1947 року він був призначений спеціальним уповноваженим ММФ з будівництва нового заводу на Чорному морі, який називався тоді «Суднобудівний завод № 1 ММФ». Отримавши підтримку обласних партійних і радянських органів, саме він став головним організатором втілення в життя ідеї створення цього підприємства. С.М. Каганову вдалося скоординувати роботу низки проектних організацій, які в дуже стислі терміни розробили техніко-економічне обґрунтування першого проекту.

Згідно проекту, завод мав налагодити серійний випуск транспортних суден тоннажем у 2000 т, а згодом збільшити його до 5000 т. Початок будівництва планувався на 1948 рік, а перша черга виробництва мала бути введена в дію у 1951 році. Вже тоді бачилась перспектива зведення значного робочого селища, населення якого у 1960 році мало досягти 35 тис. осіб.

Однак, через відсутність проектного завдання, розробка якого завершилась у липні 1949 року, будівництво було відкладено. Лише 30 липня того ж року Рада міністрів СРСР прийняла рішення про початок зведення на правому березі Сухого лиману заводу для збирання морських суховантажних транспортних су-

ден. Практичне втілення в життя цього завдання було доручено не ММФ, а МСП, у підпорядкування якого була переведена дирекція підприємства на чолі з С.М. Кагановим. В той час завод називали «об'єктом 1-47» або «Чорноморським суднобудівним заводом МСП», а № 490 був присвоєний йому в листопаді 1949 року.

Більш конкретні перспективи заводу були сформульовані керівництвом МСП в наказі від 8 серпня 1949 року, згідно з яким початок і фінансування будівництва було заплановано на січень 1950 року, а перші судна тоннажністю 12-15 тисяч тонн мали бути закладені у 1954 році. Плани зведення робочого селища також були дещо скореговані. У проекті, розробленому Ленінградським відділенням державного будівельно-проектного інституту № 2 «Містбудпроект» (ДБПІ-2), чисельність його населення по завершенню зведення перших чотирьох житлових кварталів мала скласти у 1954-1955 роках – 23.500, а на 1960 рік – 40.000 осіб. Надалі саме цей інститут до 1956 року уточнював проект суднобудівного заводу, розробляв проекти тимчасової судноверфі, кварталів селища, різних комунікацій, допоміжних та будівельних підприємств і т.п.

Варто окремо сказати про відведення земель під завод і селище. Вперше це питання було піднято С.М. Кагановим у грудні 1947 року. Для першого попереднього варіанту розміщення цих об'єктів передбачалось виділення 854 га землі, які мали вилучити у двох колгоспів Овідіопольського району. На той час спорудження селища для будівельників і працівників заводу планувалося на полі, розташованому між дорогою Олександрівка – Санжійка та сучасними кварталами Іллічівська. Однак, на цьому етапі проблема не була розв'язана, хоча Одеський облвиконком дав згоду на узаконення необхідного відводу після прийняття відповідних рішень урядом УРСР.

Згодом проблема землевідведення не піднімалась майже три роки. Вона стала особливо актуальною восени 1950 року і суттєвою перепоною для проведен-

н земляних робіт, які вже йшли повним ходом, коли керівники колгоспів звернулися зі скаргами на будівельників і дирекцію заводу № 490. У зв'язку з цим виникло листування між дирекцією заводу та різними вищими інстанціями. Цього разу принципове рішення про відведення землі було прийнято на дуже високому рівні. У справу втрутились Ради міністрів СРСР і УРСР, які прийняли спеціальні постанови у листопаді 1950 року.

Однак, тільки після проведення передбачених законом загальних зборів колгоспників у грудні 1950 року стало можливим погодження даного землевідведення Овідіопольським райвиконкомом. Він прийняв рішення 20 січня 1951 року, а згодом Одеське обласне управління землевпорядження та сівозмін розробило проект відведення земель, який визначив розмір грошової компенсації (приватним особам і господарствам) у сумі понад 2 млн. руб. Значну частину цих грошей становила виплата мешканцям с. Іллічівки за знесення 93 приватних садиб разом з будівлями і багаторічними насадженнями. Всього під об'єкт «поштова скринька № 67» (завод № 490) МСП було передано 544 га земель двох колективних господарств Овідіопольського району Одеської області (275 га колгоспу ім. Калініна (с.Олександрівка) і 267 га колгоспу «Шлях Ілліча» (с.Іллічівка – Бугове).

В результаті такого вилучення земель для державних потреб, два колгоспи (ім. Калініна і «Шлях Ілліча») припинили своє існування як окремі господарства. Залишки їх земель увійшли до складу об'єднаного радгоспу ім. Сталіна, який пізніше деякий час мав назву ім. Хрущова. Вмовляючи колгоспників віддати землю, керівництво заводу пообіцяло допомогти їм у будівництві водоймища і системи зрошування на полях правого берега долини річки Акаржі, на захід від с. Олександрівки, де основними галузями господарства мали стати зрошуване городництво, садівництво й виноградарство. Але навіть проведені роботи й інші за-



Г.В. Степанов (2008 р.)

ходи щодо підтримки радгоспу ім. Сталіна, здійснені заводом, вже не могли врятувати традиційного укладу життя олександрівців і бугівців. Чимало споконвічних землеробів дуже швидко перекваліфікувалися на будівельників і робітників суднобудівного заводу, а згодом вони стали першими мешканцями селища Іллічівськ.

Тому зовсім не випадково Георгій Вікторович Степанов став співавтором цієї книги-фотоальбому. Адже народився він 9 квітня 1930 року в селі Олександрівці і веде свій родовід з початку ХІХ ст. від перших грецьких поселенців тодішньої Арнаутівки. Він працював геодезистом на заводі № 490 у відділі технічного нагляду з грудня 1950 року. У грудні 1957 року Георгій Вікторович був переведений на ІV-й район Одеського порту, який пізніше став портом Іллічівськ. Майже півсторіччя Г.В. Степанов працював там інженером відділу гідротехнічних споруд і капітального будівництва. Ветеран нагороджений медалями «100-років з дня народження В.І. Леніна», «Ветеран праці», «50 років перемоги у ВОВ», а також має звання «Почесного громадянина міста Іллічівська».

Саме йому належить переважна більшість фотознімків, які закарбували для нащадків історичні по-

дії, пов'язані з будівництвом суднобудівного заводу, селища, а згодом і морського порту на Сухому лимані. Невелика частина з них вже друкувалась у книгах, буклетах і статтях, але решта вперше побачила світ. Загалом колекція фотоплівки, надана Г.В. Степановим для цього видання з умовою подальшого зберігання у майбутньому історико-краєзнавчому музеї міста Іллічівська, складається з майже двох тисяч негативів. Щоправда, певна кількість з них є дублікатами. Зауважимо, що майже всі фотоплівки через свій вік мали дуже незадовільний стан. Тому над ними довелося протягом року ретельно попрацювати іллічівському фотографу С.П. Пасічнику. Після цього він провів дуже складну роботу зі сканування та комп'ютерної обробки близько 700 старих фотознімків.

Попереджуючи критичні зауваження, які будуть справедливо лунають з боку перших іллічівців, ми мусимо визнати, що фотоколекція Г.В. Степанова має окремі прогалини і тому не повністю відображає періоди та окремі події перших років історії Іллічівська. Так, в ній повністю відсутні кадри 1950-1952 років, а фотознімки 1957-1964 років стосуються переважно першого етапу зведення Іллічівського порту і лише частково тодішнього будівництва селища Іллічівськ. Але найбільш значні пробіли властиві так званій «портретній галереї» перших іллічівців. Саме тому до альбому було включено два-три десятки світлин з приватних та родинних збірок В.А. Мойсеєнкова, Ю.В. Попова, В.М. Нагаєвої, В.Ф. Іллінської, А.В. Криленко, Я.Я. Садварі, О.В. Корзунової, Д.К. Алексеєвої, Р.П. Алексеєва, М.І. Жагловського, В.А. Єрмакова, подружжя А.А. і П.П. Батур та Т.П. Колесової, яким ми щиро вдячні. Показово, що частина цих знімків також була зроблена Г.В. Степановим, а решта – невідомими авторами. Крім того, для фотоальбому використано ще декілька світлин, які були виконані ветераном заводу № 490 П.Д. Яворським та фотографом Іллічівського порту І.А. Цалком.

Однак, на жаль, і цей додаток не заповнив усіх наявних пробілів, тому багато хто з ветеранів не знайде своїх фотознімків, за що ми приносимо їм свої щирі вибачення. Проте, як мовиться, іншої підбірки світлин тих часів в нас немає... Слід підкреслити, що серед наявних фотознімків небагато зображень того часу навіть їх основного автора – Г.В. Степанова.

Автори вважають за свій прийнятний обов'язок подякувати людям, які допомогли підготувати та надрукувати цю книгу-фотоальбом: депутату Іллічівської міської ради С.О. Білюку, народному депутату України О.В. Радковському, депутату Іллічівської міської ради Ю.О. Плужнікову, директору фірми «Моноліт» А.А. Горожанкіну, президенту інтернет-провайдера «Глобал-Сіті-Нет» В.О. Шевченко, кандидату історичних наук Г.В. Сапожниковій, ветерану заводу та порту Т.С. Приходченко, завідувачій архівом Іллічівського порту Л.В. Коваль, поету й музиканту С.П. Батурі, а також ветеранам, які допомогли «впізнати» на фотознімках своїх ще молодих земляків – О.Д. Занозі, В.А. Чумаку, О.В. Присяженку, В.А. Мойсеєнкову, В.Ф. Іллінській, В.В. Калугіній, М.В. Нагаєвій, П.М. Паніну та ін.

¹ При написанні тексту використані матеріали з таких друкованих праць: Сапожников І., Кушнір В. Іллічівськ. 25 років. Ілюстрований буклет-довідник. – Іллічівськ, 1998. – 17 с.; Сапожников І.В., Приходченко Т.С. Початок Іллічівська: 1946-1952 // Студії з історії Степової України. – Вип. 1. – Запоріжжя, 2003. – С. 114-117; Сапожников І.В., Приходченко Т.С. Історія Ільичевська: до 1958 года по документам и воспоминаниям. – Ильичевск, 2003. – 324 с.



■ Г.В. Степанов, його рідні та близькі (1950-ті роки)



■ Г.В. Степанов з ріднею та іллічівцями (1950-ті роки)

■ Г.В. Степанов (1950-ті роки)



■ Рідня Г.В. Степанова в Олександрівці



■ Г.В. Степанов на будівництві порту (початок 1960-х років)





Розділ І. СУДНОБУДІВНИЙ ЗАВОД № 490

1. Будівництво заводу

Основні підготовчі роботи, спрямовані на спорудження суднобудівного заводу на Сухому лимані, були завершені наприкінці 1949 року. Дирекція нового підприємства № 490 МСП, що будувалося, на той час розміщувалась в Одесі, а її керівник С.М. Каганов отримав від свого московського керівництва значні розпорядні та фінансові повноваження.

Генеральним підрядником було призначено будівельний трест № 9 (БТ-9) управління «Головпівденьбуд» Міністерства будівництва машинобудівних підприємств (Мінмашбуд). Ця організація являла собою напіввоєнізовану структуру, управляючим якою на був той час інженер-майор Л.Я. Губанов, а головним інженером підполковник Ф.М. Ільїн. Сам БТ-9 складався з кількох госпрозрахункових управлінь начальників робіт (УНР), якими також зазвичай керували старші офіцери.

Трест був доволі потужним підприємством, яке виконувало широкий спектр різноманітних робіт – від зведення житла до будівництва крупних заводів. У його розпорядженні перебували два військові будівельні батальйони. Крім того, трест мав можливість використовувати як робочу силу так званій «спеціальний контингент», а точніше ув'язнених виправно-трудових таборів (ВТТ). Після тривалих переговорів угода між БТ-9 та відділом капітального будівництва МСП щодо зведення заводу була підписана 6 лютого 1950 року. Зауважимо, що будівельники отримали також право за рахунок цього міністерства значно оновити власну виробничу базу та звести чимало нових будинків у своєму робочому селищі в районі Застави II міста Одеси.

Перед будівельниками постали дуже значні за обсягом та складні завдання. Основні роботи на Сухому лимані мало виконати УНР-603 (пізніше будівельні управління № 430 і 455 тресту «Чорноморгідробуд»), спеціально створене для цього в квітні 1950 року. Саме його працівники зводили тут більшу частину промислових об'єктів і практично всі житлові будинки. Першим



Р.Ф. Ковалюх (1955 р.)

начальником УНР-603 був інженер-майор В.М. Іванов, а головним інженером М.С. Присадський. Пізніше начальником став Р.Ф. Ковалюх (з 1953 р.), а за ним Кошванець (з липня 1955 р.) і М.А. Бекіров. З 1953 року головним інженером УНР-603 був Л.Я. Лібензон.

З самого початку будівництва СТ-9 підписав субпідрядні угоди з іншими спеціалізованими УНРами. УНР-404 тресту «Електромонтаж» мало виконати електротехнічні роботи, головною з яких було проведення лінії електропередач з району Застави II (начальник В.П. Кусяка). УНР-542 «Промбурводу» мусило забезпечити будівництво й людей прісною водою до спорудження головного водоводу шляхом буріння кількох артезіанських свердловин (головний інженер Мазель, прораб Гібський). Будівництво доріг і головного водоводу взяло на себе УНР-307 «Південьтрансспецбуду» (начальник Е.М. Пугач, нач. ділянки Л.О. Милославський). УНР-351 «Гідромеханізації» (начальник А.М. Андреев, нач. ділянки С. Петров) виконувало різні земляні роботи, в першу чергу – підготовку головного будівельного майданчика для зведення заводу. УНР-362 «Південьгідробуду» займалося гідротех-



Л.Я. Лібензон (1955 р.)

нічними роботами (пізніше стало 2-м плавбудзагоном (ПБЗ-2) тресту «Чорноморгідробуд»). УНР-505 «Сантехмонтажу» проклало внутрішньоселищні водопровідні, каналізаційні й теплові магістралі, а також зводило котельні. УНР-465 «Стальмонтажу» мало монтувати металоконструкції.

Головним і найскладнішим об'єктом майбутнього заводу був так званий блок корпусних цехів (БКЦ) загальною площею 45.000 кв.м, біля якого мали постати стапельні доріжки для спуску суден та набережна для їхньої добудови. Усі вони розташовувалися на будівельному майданчику №1 безпосередньо біля води, але такої великої за площею й природньорівної ділянки на правому березі Сухого лиману просто не було. Тому для її штучного створення був розроблений спеціальний проект так званого вертикального планування значної частини берегового схилу. Надалі в ході земляних робіт частину виїнятого ґрунту використовували для насипання майданчика безпосередньо на дні лиману, а каміньвапняк – як будівельний матеріал. Ґрунт спочатку подрібнювали, підриваючи вибухівку, а потім його навантажували екскаваторами на самоскиди та перевозили. Загальний обсяг породи, яку треба було виїняти, перемістити та спланувати складав понад 2,4 млн.

кубічних метрів, а вартість цих робіт оцінювалась спочатку близько 27 млн. 320 тис. рублів.

Власне з вертикального планування й розпочались будівельні роботи на Сухому лимані. Робітники УНР-351 виїняли тут перший ківш ґрунту в середині лютого 1950 року, а потім протягом багатьох місяців і вдень, і вночі екскаватори, бульдозери і самоскиди готували територію для зведення основних промислових об'єктів майбутнього суднобудівного заводу. Пізніше вартість означених земляних робіт була зменшена майже вдвічі за рахунок відмови від використання вибухівки, вивезення ґрунту на значно меншій відстані і т.п.

Загалом вертикальне планування велося зі значним відставанням від планів не менше ніж на три роки, тому безпосередньо до зведення БКЦ змогли приступити лише у 1953 році. Надалі монтаж залізних конструкцій продовжували гальмувати неодноразові зсуви схилів, а також «агресивні» ґрунтові води, які роз'їдали бетонні фундаменти, побудовані з непридатного для цього цементу.

Так чи інакше, всі промислові об'єкти на будівельному майданчику № 1 не були здані замовнику не тільки у означеному 1954-му, але й у наступному році. В той час затримка пояснювалась відсутністю потрібних металоконструкцій, плит дахового перекриття та недостатнім фінансуванням.

Вже у 1951 році робітники УНР-362 почали забивати шпунт для зведення причальної набережної. З 1952 року ці роботи вела бригада копровщиків на чолі з І.О. Палієм, який пізніше, вже за зведення причалів Іллічівського порту, отримав звання Героя соціалістичної праці. Разом з ним працювали І.О. Соценко, А.А. Лопушанський та інші, які до 1956 року забили в дно лиману 330 погонних метрів металевих шпунт.

Таким чином, зведення споруд, де мало відбуватися основне виробництво суден, не було завершено у заплановані терміни. Саме це стало однією з причин того, що у 1956 році з'явилися проекти щодо використання недобудованого БКЦ і наявних причалів для створення тут морського торговельного порту.

■ Будівництво БКЦ (1954-1955 роки)



■ Тимчасова судноверф та БКЦ (1956 р.)



■ Будівництво БКЦ (1955 р.)



■ Правий берег Сухого лиману (1956 р.)



Тимчасова судноверф та БКЦ (1956 р.)



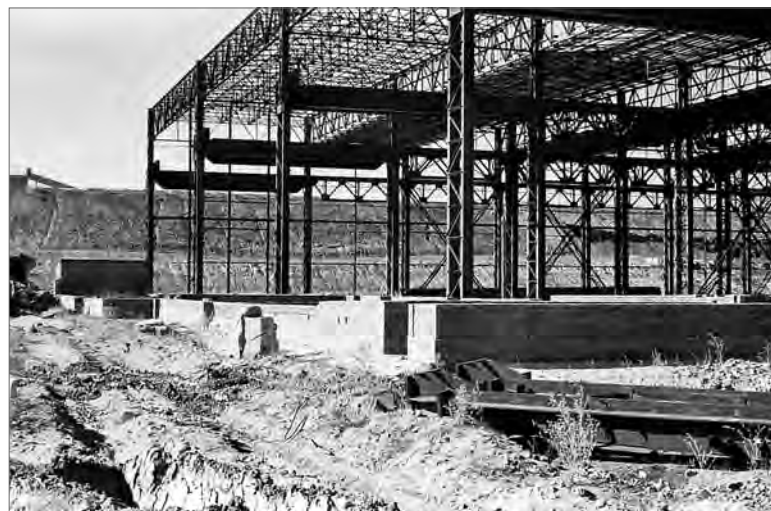
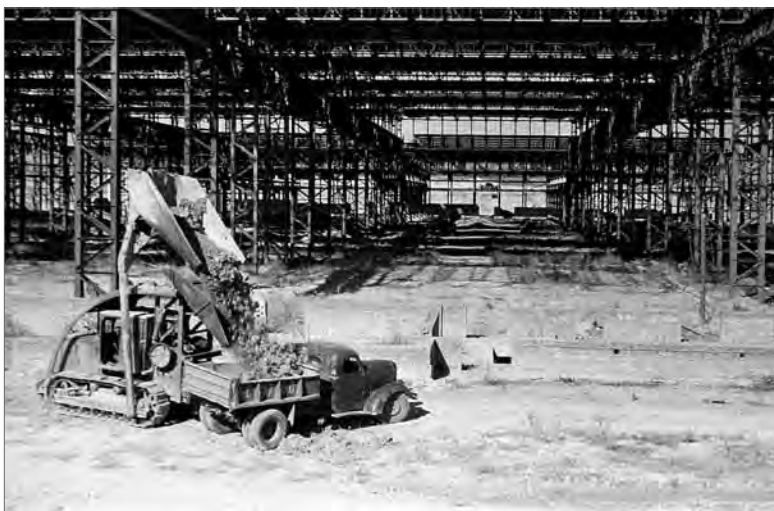




■ Будівництво набережної (1956 р.)



■ Будівництво БКЦ (1955 р.)



■ Піщаний пересип і правий берег Сухого лиману (1956 р.)

■ Об'єкти будівельного майданчика № 1 (1956 р.)



■ Правий берег Сухого лиману (1956 р.)

2. Будівництво підсобних підприємств та комунікацій

Зрозуміло, що будівництво суднобудівного заводу було неможливим без створення допоміжних підприємств та прокладання різноманітних комунікацій. Зведення потужної будівельної бази, яка була розрахована також на спорудження житлових та суспільних споруд, розпочалось на будівельних майданчиках № 3 і № 4, розташованих по обидва боки сучасної вулиці Транспортної. Цікаво, що спочатку ці майданчики мали розміщуватися на 900 м західніше. Якщо б наприкінці 1950 року будівельники не перенесли їх на більш зручне місце, завод залізобетонних виробів та деревообробний цех стаяли б сьогодні в районі площі біля центральної прохідної порту.

На будмайданчику № 3 (на північний схід від вулиці) згодом постали завод залізобетонних виробів, бетонний завод, компресорна станція, арматурні майстерні, майстерні сантехнічного обладнання, котельня та ін. На будмайданчику № 4 розмістилися ще один бетонний завод, автобаза, вапногасильна ділянка, асфальтова та пінобетонна установки, цех гіпсолітових виробів тощо. Більшість цих допоміжних підприємств входили до складу УНР-603. Крім того, на майданчику № 3 спорудили матеріально-технічні склади суднобудівного заводу.

До названих об'єктів мали підвести автомобільну дорогу та залізницю. Однак ще довго практично все необхідне обладнання й матеріали потрапляли на будівництво через залізничну станцію Акаржа, на якій був зведений розвантажувальний майданчик зі складами. Цей вантажний двір розташовувався у 8-9 км від району будівництва і до нього вела єдина ґрунтова дорога, яка восени ставала абсолютно непрохідною.

В квітні 1950 року забезпечення будівництва автогужовою дорогою було назване «першочерговим завданням». В серпні того ж року учасники спеціальної наради констатували: «Подальша затримка з будівни-

цтвом дороги та її незавершення до осінньо-зимової розпутиці може призвести до повної консервації на тривалий період усіх будівельних робіт на майданчику заводу», але її проект розробили лише в жовтні того ж року. Саме тому спочатку дорогу насипали як тимчасову з місцевої жерстви за допомогою 200 в'язнів, а більш-менш якісний шлях було здано підприємству № 490 тільки в грудні 1953 року, що також стало однією з причин зриву планів зведення заводу на Сухому лимані.

Історія спорудження залізничної гілки до району правого берега Сухого лиману була значно тривалішою. Після затримки розробки проекту та інших організаційних складнощів, до так званого «пункту зупинки» (розташовувався в районі сучасної будівлі станції «Іллічівськ-Південний») залізницю довели тільки в 1952 році, а до будмайданчиків № 3 і 4 – у 1952-1953-х роках. Цікаво, що з квітня 1955 року за маршрутом «станція Акаржа – пункт-зупинка Завод № 490» (№/№ 205/206) двічі на день ходив так званий «робочий вагон».

Будівництво головної гілки «під'їздної залізниці», яка широкою петлею мала спускатися берегом лиману до станції «Завод-Сортировочна» (на північний захід від БКЦ), затрималось через значні обсяги земляних робіт і тріщини у покладах вапняку біля с. Олександрівки. Вона здавалась замовнику окремими ділянками, які були зведені воедино у 1956 році.

Ще однією транспортною артерією слід вважати дамбу-перемичку через Сухий лиман, яка була насипана у 1952-1953 роках. Місце для її спорудження було обрано не випадково. Перемичка розташовувалась там, де в лиман видавалась довга піщана коса і відповідно були найменші глибини. Насипаючи цю дамбу, будівельники переслідували дві головні мети: значно скорочувався шлях з району будівництва до Одеси і використовувався зайвий ґрунт, отриманий в ході робіт вертикального планування головного буді-

вельного майданчика. Перемичка проіснувала до початку 1960-х років, а залишки її середньої частини у вигляді так званого острова Дамбового й досі заважають судноплавству в гавані Іллічівського порту.

В березні 1950 року стало очевидним, що все будівництво може не відбутися через дуже просту обставину, а саме – відсутність прісної води. Справа в тому, що проектом передбачалось прокладання постійного водогону від існуючого магістрального водопроводу «Біляївка-Одеса». Здати його планували вже в третьому кварталі того ж року, але з'ясувалося, що потужність існуючої водозабірної станції «Дністер» у Біляївці не була розрахована на таку додаткову гілку, оскільки влітку дністровської води не завжди вистачало самій Одесі.

Для виходу з цієї складної ситуації керівництво БТ-9 запропонувало терміново облаштувати декілька артезіанських свердловин. Вже в липні 1950 року працівники УНР-542 пробурили три свердловини глибиною до 107 м, але через непридатність отриманої води надалі ці та інші бювети довелося доводити до глибин близько 126-130 м.

Лише в серпні 1950 року був розроблений проект постачання води для потреб заводу № 490. Ним передбачалось будівництво головного водогону діаметром 350 мм та довжиною 21,5 км, а також двох запасних резервуарів для накопичення води обсягом 2000 куб. м кожний, будівлі хлораторної, складу хлору і навіть двох житлових будинків для обслуговуючого персоналу. Проте, через відсутність чавунних труб великого діаметру, затягнення з вирішенням питань тимчасового землевідведення та інші обставини, спорудження цього надзвичайно необхідного для заводу та селища об'єкту розтягнулося до кінця 1955 року.

Не менш цікавим було постачання на будівництво електроенергії. У генеральному проекті передбачалося кардинальне вирішення цієї проблеми шляхом зведення на березі Сухого лиману спеціальної теплоелектрос-

танції, яка мала працювати на привозному вугіллі. Однак, ця ідея дуже скоро була забута, а будівництво та селище спочатку забезпечувалися електрикою, яку давали чотири імпортні судові дизель-генератори потужністю лише по 60 квт. кожний. Постійне й стабільне енергопостачання було налагоджене тут тільки після зведення першої черги лінії електропередач 35/10 кіловольт з району Застави II у вересні 1954 року.

Доречно також зупинитися на проблемах забезпечення будівництва необхідними матеріалами, яких було потрібно чимало. Місцеві кар'єри могли дати в необхідній кількості лише дикий (бутовий) камінь-вапняк, а пересип лиману – пісок. Їх у великих обсягах протягом майже п'яти років добували засуджені, але решту необхідного треба було привозити. Через це дуже скоро будівництво заводу № 490 стало майже «всенародним». Різні матеріали поступали сюди практично з усієї України, а також з Російської Федерації, Молдови, Грузії, Прибалтики і навіть з-за кордону. Так, цемент постачали заводи Новоросійська; рейки і металоконструкції – підприємства Донецька, Краматорська і Дніпродзержинська; асфальт і бітум привозили з Донбасу; шкло для вікон – з Харківської області.

Загалом свою продукцію на Сухий лиман постачали понад 100 різноманітних підприємств, але в тому і був парадокс соціалістичної економіки, що будівельники постійно скаржились на нестачу то тих, то інших матеріалів, комплектуючих і обладнання. Найбільш суттєвими для ходу робіт були перебої з постачанням деревини (зокрема шпал), залізничних рейок, залізних та чавунних труб, сортового металу, цементу та ін.

■ Район вул. Траспортної (1953 р.)



■ Будівництво залізниці (1955 р.)

■ На залізниці (1955 р.)



■ Залізничний пункт-зупинка «Завод № 490»
(1953-54 роки)



■ Будівництво залізниці (1955-1956 роки)



■ Будівництво залізниці (1955-1956 роки)



■ Будівництво головного водогону (1955 р.)





■ Будівництво головного водогону (1955 р.)





■ Будівництво головного водогону (1955 р.)



■ Будівництво заводу залізобетонних виробів (1956 р.)



■ Правий берег лиману та район площі Праці (1955 р.)



■ Вулиця Транспортна (1955 р.)



■ БКЦ та тимчасова судноверф (1956 р.)









■ Будівництво заводу залізобетонних виробів (1956 р.)



■ Будівельники (1956 р.)



■ Будівництво заводу залізобетонних виробів (1956 р.)

3. Тимчасова судноверф

Вже через кілька місяців від початку робіт з'ясувалося: майже всі вони йдуть з затримками і плани будівництва 1950 року будуть зірвані. Вочевидь, що й керівництво Міністерства суднобудівної промисловості зрозуміло, що своєчасний вступ в дію головного виробництва не відбудеться, хоча потреба в нових суднах постійно збільшувалась. Так, у «Директивах» п'ятого п'ятирічного плану відбудови і розвитку народного господарства СРСР на 1951-1955 роки підкреслювалась необхідність прискорення будівництва нових і розширення існуючих суднобудівних і судноремонтних заводів. Вірогідно, саме тому було прийнято рішення терміново розпочати на заводі № 490 будівництво невеликих суден ще до того, як будуть зведені основні цехи головного виробництва. Місцем для будівництва так званої «тимчасової суднобудівної верфі» було обрано будмайданчик № 2, який розташовувався в районі сучасного 3-го вантажного району Іллічівського порту (причалів 11 та 12). В червні того ж року директором заводу № 490 було призначено Михайла Миколайовича Сургучова, досвідченого суднобудівника, який протягом багатьох років керував Севастопольським Морським заводом.

У лютому 1951 року М.М. Сургучов отримав від міністра СБП наказ, в якому завод № 490 мав «організувати будівництво несамохідних барж і поступово перейти до вирішення більш складних виробничих завдань по мірі накопичення досвіду й створення умов для нормального виробництва». Зрозуміло, що роботи зі зведення тимчасової судноверфі відволікали на себе чималі додаткові кошти, механізми, матеріали і робочу силу, що також не сприяло пришвидшенню будівництва БКЦ та інших «основних» об'єктів.

Для успішного вирішення поставленого завдання в першу чергу були необхідні фахові інженери й досвідчені робітники. Тому незабаром МСП прийняло спеціальне рішення щодо переведення на завод № 490



М.М. Сургучов (зима 1953-1954-го років)

спеціалістів-суднобудівників. І вже на початку 1951 року вони почали приїжджати на береги Сухого лиману, багато з них – зі своїми родинами. Направлення на роботу отримали тоді співробітники суднобудівних заводів Риги, Ленінграда, Кандалякші, Горького, Миколаїва, Севастополя: І.В. Макаренко, Н.Р. Бульба, І.А. Горб, П.О. Жуков, Є.М. Волокитін, Г.В. Главчев, П.Д. Нестерук, В.І. Лобас, Н.Я. Малік, В.Г. Попов, О.В. Устименко, С.П. Кирилов, С.Т. Прибега, Г.І. Желтов та інші. Тоді ж на завод прибули випусники Миколаївського суднобудівного інституту, Київського, Горківського та Миколаївського суднобудівних технікумів: В.І. Вікулов, Г.М. Тюсов, Г.С. Петров та інші, які згодом стали провідними спеціалістами заводу.

Одночасно було розпочато набір учнів основних спеціальностей, а також підсобних робочих у навколишніх селах – Олександрівці, Великодолинському, Іллічівці, Санжийці, Малій Долині, Бурлачій Балці, а також по так званому «організованому набору» у Західній Україні й Російській Федерації. З того часу на довгі роки підготовка кадрів та їхній професійний ріст були однією з основних турбот дирекції нового підприємства.

У 1951 році почали зводити перший стапель тимчасової верфі. На склади заводу стало надходити спеціальне обладнання та верстати. Крупногабаритні вантажі перевозилися зі станції Акаржа на спеціальних санях за допомогою тракторів. Саме таким чином у 1953 році на Сухий лиман потрапило буксирувальне судно «Суднобудівник».

Оскільки спочатку технічна база заводу була дуже слабкою, першу баржу вирішили зібрати з крупних блоків-заготовок, зварених робітниками Миколаївського суднобудівного заводу ім. 61-го комунара. Незабаром миколаївці направили на завод № 490 комплектуючі одразу для двох барж, які були не тільки майже зібрані, але й прогрунтовані під фарбування. Підкреслимо, що спочатку судноверф на Сухому лимані не мала не тільки тимчасових цехів, але й більш-менш нормальних умов для розмітки та розрізування листового металу. Всі корпусні й зварювальні роботи ще довго проводилися на відкритому повітрі. Тільки для невеликої верстатної ділянки відразу звели тимчасовий навіс, а згодом – окрему будівлю. В грудні 1951 року була визначена організаційна й технологічна структура виробництва, яке складалося з трьох цехів: суднокорпусного №1 (перший начальник – Г.М. Давидов); механіко-судномонтажного № 2 (П.І. Юрченко); транспортно-суднотакелажного № 3 (П.М. Крамаренко).

Завдяки героїчним зусиллям невеликого колективу заводчан, у квітні 1952 року на дуже примітивному стапелі була закладена перша несамохідна баржа проекту 411-дг вантажністю 150 тонн з тритонним електричним краном і дизель-генератором. Замовником цього та цілої низки наступних суден різних типів тривалий час було Міністерство оборони СРСР, тому приймав їх військовий представник (військпред) – капітан 3-го рангу М.В. Сорокажердів.

Спуск першого судна на воду відбувся 12 серпня 1953 року в урочистій обстановці, а через три дні бар-



І.В. Макаренко (1953 р.)

жа була прийнята представником замовника з оцінкою «відмінно». У спеціальному наказі директора від 20 серпня була оголошена подяка понад 60 інженерам і робочим. Це була перша перемога колективу заводу № 490, одержана в надзвичайно складних умовах. Загалом, до кінця 1953 року на воду було спущено п'ять барж проекту 411-дг.

Відзначимо, що в ті роки заробити урядові ордену і медалі було дуже нелегко. Значною нагородою за працю вважалась навіть подяка з занесенням до трудової книжки й так звані почесні грамоти. Ще рідше давали грошові премії, зазвичай за раціоналізаторські пропозиції, які приносили відчутний економічний ефект. Одним із таких винаходів стала пропозиція трьох інженерів (В.Г. Попова, В.Д. Смирнова та М.Є. Волокитіна), щодо технічного удосконалення стапельів, за розробку й втілення якого автори отримали у квітні 1954 року значні для тих часів премії. Означене вдосконалення дістало назву «поточно-позиційного методу суднобудування», суть якого була в тому, що на заводі звели дві паралельні стапельні доріжки з одним спусковим приладом. На них одночасно збирали до 8-10 суден. Переміщення суден по цьому своєрідному конвеєрі здійснювалося за допомогою спеціальних візків, які перекочувалися на тридцятиметрових сталевих кулях. Спочатку переміщення суден доріжками з однієї позиції на іншу велося ручними лебідками, які по черзі крутили всі працівники цеху № 1 після основної ро-



Керівництво заводу(1954 р.)

боти. Лише в 1954 році цей процес був механізований завдяки двом трофейним німецьким електролебідкам, які були встановлені на кожній стапельній доріжці.

Врешті-решт на заводі сформувався завершений виробничий комплекс, на якому проводилось серійне збирання суден різних типів. Крім згаданого стапельного майданчика, на території верфі знаходилися дві двоповерхові будівлі, котельня, «тимчасові» споруди механічної й слюсарно-збірної ділянок та спусковий прилад на набережній, укріпленій металевим шпунтом. Глибина акваторії лиману, прилеглої до спускових доріжок, сягала 7 м. Загальна вартість тимчасової судноверфі нараховувала 11,3 млн. рублів, що складало майже 8% від усіх коштів, витрачених на зведення заводу № 490.

Тут доречно згадати, що до жовтня 1957 року Сухий лиман був закритою водоймою. Тому для того, щоб вивести нове судно в море, необхідно було спочатку розрити піщаний пересип-«косу», яка відокремлювала його від лиману. Це була доволі серйозна й відповідальна робота, якою зазвичай керував інженер технічного відділу Г.В. Степанов. Оскільки екскаваторів не вистачало, пересип найчастіше розривали за допомогою двох-трьох бульдозерів. Судно виводив в море на буксирі катер «Суднобудівник», а канал після цього намагалися якомога швидше засипати.

Особливо складним було виведення суден в море в осінньо-зимовий період через кригу в лимані, штор-

ми та швидке замерзання води у неглибокому каналі. Проте, військпред М.В. Сорокажердів підписував офіційні акти про прийняття суден тільки тоді, коли вони виходили з лиману, що змушувало заводчан робити це незважаючи ні на які складнощі та природні умови. Пізніше, коли завод почав випускати судна більшої осадки, наприклад траулери, їх виводили з лиману і буксували до Одеської гавані за допомогою невеликого плавучого дока, який заздалегідь заводили до Сухого лиману також через штучну протоку.

Звичайно, в ті роки на заводі нерідко виникали проблеми, найсуттєвішими з яких було невиконання квартальних та місячних планових завдань. Однією з причин цього була відсутність бухгалтерського і особливо оперативного контролю. Крім того, виробничі показники знижувались через прогули, запізнення на роботу, а нерідко й п'янки. Керівництво заводу намагалося боротися з цими «негативними явищами», але не дуже успішно, оскільки люди були позбавлені найелементарніших умов: на заводі не було теплих побутових приміщень і туалетів, їдальні, санітарної частини, роздягалок, душевих і навіть рукомийників.

Тим не менш в 1952 році на підприємстві були введені напіввійськові дисципліна та порядок шляхом надання йому статусу «режимному заводу поштової скринька № 67». Вся територія була обнесена високим кам'яним муром з колючим дротом і строго пильнувалась озброєною охороною. Потрапити на завод можна було тільки за перепустками, при цьому категорично заборонялось приносити з собою алкогольні напої, сумки, портфелі та інші приватні речі. Робочі зміни та перерви розпочиналися й закінчувалися строго за гудками. За спізнення на роботу працівників карали, іноді переводили на менш вигідні посади. Справи «особливо злісних прогульщиків» нерідко передавали до суду і за його рішенням їх позбавляли роботи зі страшним формулюванням «за дезертирство з виробництва».

В цілому умови праці на судноверфі були важкими через відсутність навіть малої механізації. Спочатку очистка корпусів суден під фарбування проводилась вручну металевими щітками, а рубання металу – за допомогою пневмомолотків. Влітку залізо нагрівалося від полум'я газорізок, взимку руки примерзали до льодяного заліза. Однак, робочі мали право повністю припинити працю на відкритому повітрі тільки при температурі нижче -23°C і вітрі силою понад три бали. Тому нерідкими були випадки травматизму, іноді зі смертельним кінцем. У перші роки на заводі була відсутня кваліфікована медична допомога і постраждалих доводилось доправляти на попутних машинах в селище, або навіть у лікарні Одеси. Через важкі санітарні умови серед робітників нерідкими були випадки захворювання на дизентерію та інші інфекційні хвороби.

Треба зауважити, що умови праці керівництва та допоміжних служб підприємства також були не найкращими. Дирекція і основні відділи заводу протягом певного часу тіснилися у двох щитових бараках (на тимчасовій судноверфі та по сучасній вул. Транспортній).

Не дивно, що через означені обставини чимало працівників просто тікали з заводу. Тому текучість кадрів на підприємстві протягом перших п'яти років була занадто високою, що і стало однією з головних причин частого невиконання планів виробництва.

Лише у 1955 році була здійснена низка більш-менш конкретних заходів для покращення умов праці та побуту робочих і службовців. Після цілої черги скарг керівництва заводу № 490 на будівельників, які затягували зведення будівлі заводууправління та інших капітальних споруд на будмайданчику № 2, начальник УНР-603 Р.М. Ковалюх був знятий зі своєї посади, а управляючий БТ-9 І.В. Русанов отримав сувору догану. Внаслідок цього, наприкінці року на території судноверфі були здані до експлуатації два

двоповерхові будинки. В одному з них розмістилися медичний пункт, рукомийники, а на другому поверсі – заводууправління. У другій будівлі розташовувались електростанція, електромеханічні служби та відділ технічного контролю. Однак, їдальня і магазин для працівників залишилися у тимчасових приміщеннях.

Відносно покращення умов праці та побуту, серйозні заходи керівництва з поліпшення організації виробництва, зростання професійної майстерності персоналу, запровадження багатьох раціоналізаторських пропозицій, побудова під'їздних шляхів і комунікацій, збільшення парку верстатів, використання сучасних методів роботи та інші фактори призвели до того, що з середини 1955 року виробничі показники підприємства стали помітно покращуватися.

Саме в той час завод отримав замовлення на будівництво нових типів суден – так званих «плавучих холодильників» проекту 411-х вантажністю 200 тонн; теплоходів каботажного плавання проекту 431 вантажністю 150 тонн, а також середніх риболовних траулерів. Названі судна мали збиратися великими серіями, що значно полегшувало виконання поставлених завдань.

В червні 1955 року представнику Міністерства рибної промисловості з оцінкою «відмінно» був достроково зданий перший плавучий холодильник. Це судно було більш технологічним, ніж попередні і мало такі основні характеристики: довжина 42 м; ширина 7,4 м, висота бортів 4,2 м, температура охолодження порожніх трюмів -30°C , а при повній завантаженості рибою до -1° . В день урочистого спуску головного судна цієї серії керівництво МСП вперше надіслало на завод вітальну телеграму. Через місяць наказом директора за дострокове завершення цього об'єкту було відзначено 64 співробітники заводу.

Саме тоді у суднобудівників з'явилась надія на те, що завод № 490 має гарні перспективи для свого подальшого розвитку. Важливо, що більшість заводчан

складала молодь, яка мріяла пов'язати своє життя з Іллічівськом та суднобудуванням. Протягом усього 1956 року комсомольська організація підприємства була шефом зведення першого середнього риболовного траулера проекту 391-а під назвою «Муром», звертаючи особливу увагу на якість робіт. Зусилля колективу не пропали дарма і 31 грудня 1956 року «Муром» був зданий Міністерству рибної промисловості «за показниками швартових випробувань». Наказом по заводу № 490 у січні 1957 року 50 «комсомольцям і молоді» була оголошена подяка.

Однак, на жаль, для підприємства вже наступали інші часи. Нагадаємо, що початковий термін завершення будівництва основного виробництва заводу № 490 МСП був призначений Радіном СРСР на 1954 рік. У 1954 році строк введення в експлуатацію навіть першої черги перенесли на 1958 рік. Це свідчить, що тоді ще залишались якісь примарні надії на те, що завод все ж таки вдасться добудувати, хоча й з суттєвою затримкою. Щоправда, 1954 і особливо 1955 роки показали, що будівельники БТ-9 безнадійно зав'язли у безкінечних проблемах, а МСП, значно скоротивши в 1956 році обсяги фінансування робіт, по суті визнало факт, що БКЦ і прилеглі споруди постійної судноверфі не будуть добудовані навіть у 1958 році. Тоді ж додатково з'ясувалось, що закладені на степах тимчасової судноверфі сім самохідних барж проекту 431 не були забезпечені замовленнями. Оскільки інших замовлень також не надійшло, то це призвело до скорочення виробництва і відповідно до зменшення заробітної платні.

Врешті-решт один із засновників заводу М.М. Сургучов у серпні 1956 року залишив посаду директора і повернувся до Севастополя. За ним пішла частина найдосвідченіших суднобудівників: інженери, розмітники, корпусники, слюсарі, зварювальники, верстатники та ін. Певна кількість робочих покинули виробництво за власним бажанням через невизначеність й

необлаштованність, інша – була звільнена «через скорочення штатів». Вже у вересні того ж року новий виконуючий обов'язки директора заводу Г.І. Дем'янюк почав займатися не стільки будівництвом суден, скільки завантаженням та відправкою на інші заводи МСП найбільш цінного спеціального обладнання, яке ніколи не працювало, але декілька років пролежало на складах.

В той час завод № 490 ще продовжував потроху випускати продукцію, але факт того, що перший етап суднобудування на Сухому лимані підходив до свого завершення, ставав все більш очевидним. Розв'язка наставала наприкінці 1956 року – підприємство передали до складу Чорноморського морського пароплавства. Після цього завод міг вижити лише за однієї умови – зміни профілю своєї основної діяльності з суднобудування на судноремонт. Отже, з початку 1957 року наступив новий важливий період його історії. Він був пов'язаний зі становленням нового підприємства – Іллічівського порту, і відповідно з кардинальними змінами у житті селища Іллічівськ та його мешканців.

Вже в березні 1957 року на заводі № 490 оголосили про нові, вже масові скорочення працівників. Таке рішення можна було б навіть виправдати, якби всі звільнені робочі та службовці мали змогу перейти на роботу до новоствореного порту, однак таких людей було небагато. Справа в тому, що зведення порту розгорнулося більш-менш широко тільки у жовтні-грудні поточного року і якогось значного прийому на роботу до цього підприємства ще не було. Так чимало кваліфікованих робочих та службовців були по суті викинуті на вулицю і змушені залишити Іллічівськ. Загалом з січня 1957 до початку 1958 років кількість працівників заводу зменшилась рівно на третину.

Після передачі до складу ЧМП завод № 490 змінив свій напіввійськовий статус, а згідно відповідного наказу начальника пароплавства О.Є. Данченка з жовтня 1957 року розпочалась масова передача його майна

на баланс Одеського порту. Це були склади, зовнішня електромережа, система водопостачання, увесь житловий фонд селища, культурно-побутові заклади разом з персоналом, практично весь залізничний й автомобільний транспорт, а головне – територія будмайданчику № 1 з недобудованими БКЦ і причалами.

Не дивлячись на це, колектив заводу продовжував будувати судна. Так, в серпні 1957 року один із закладених траулерів (заводський № 404) був названий «Іллічівськ». Щоб якось вижити в таких умовах, на підприємстві розпочали різати на металобрухт списане обладнання, конструкції недобудованих об'єктів і навіть незавершені судна, які так і не знайшли своїх замовників. До складу так званих «бросових витрат», вартість яких оцінювалась сумою понад півмільйона рублів, тоді потрапили два траулери, декілька барж і навіть суховантажний теплохід проекту 504. Пізніше на металобрухт пішли старі судна, баржі, шаланди і понтони технічного флоту ЧМП.

Отже, нагальна необхідність перепрофілювання заводу на судноремонт ставала все більш очевидною. Щоби цей процес був менш болісним, у 1958 році О.Є. Данченко дозволив частково компенсувати вказані витрати за рахунок коштів ЧМП і навіть забезпечив завод замовленнями на виготовлення кількох трьохсекційних плавучих причалів і 36 суховантажних теплоходів вантажністю 200 тонн проекту 1526. Такі судна будувалися до 1963 року включно, аж доки ця ділянка вже нового Іллічівського судноремонтного заводу була переведена на інше місце між селами Олександрівкою та Малою Долиною, де знаходиться і в наші дні.

Власне до судноремонтних робіт завод приступив у першій половині 1958 року. Спочатку заводчани почали ремонтувати палубні й допоміжні судові механізми, а згодом перейшли до капітального ремонту головних судових двигунів. Вирішальним моментом в опануванні судноремонту став прихід на завод залі-

зобетонного плавучого доку 5-ЖБ вантажністю 4000 тонн у лютому 1959 року.

Така коротка й доволі сумна історія суднобудівного заводу № 490. Однак, не дивлячись на те, що його зведення так і не було завершено через цілу низку об'єктивних і суб'єктивних причин, слід підкреслити, що сама ідея організації суднобудування на Сухому лимані не була непродуманою аферою. Про це беззаперечно свідчать цифри. Так, загалом протягом періоду з 1952 по 1958 роки колектив підприємства збудував:

Несамохідні суховантажні баржі пр.411-дт	39 од.
Несамохідні баржі з холодильним обладнанням пр.411-х	28 од.
Самохідні суховантажні баржі пр.СБ-1	20 од.
Суховантажні теплоходи каботажного плавання пр.431	26 од.
Середні риболовні траулери пр.391-а	7 од.

Разом: 120 суден.

Як бачимо, це були зовсім непогані показники й перераховані вище судна ще довго служили на різних військово-морських флотах, у морських та річкових пароплавствах та підприємствах рибної промисловості. Крім того, до відновлення суднобудування на Іллічівському судноремонтному заводі повертались неодноразово у 1970-1980-х і навіть у найважчі для нього 1990-ті роки. Перспектива його відродження на Сухому лимані залишається реальною і в наш час, в основному через те, що в ті далекі 1950-ті роки колектив суднобудівного заводу № 490 своєю важкою й наполегливою працею заклав для цього міцну базу і підготував цілу плеяду висококваліфікованих спеціалістів.



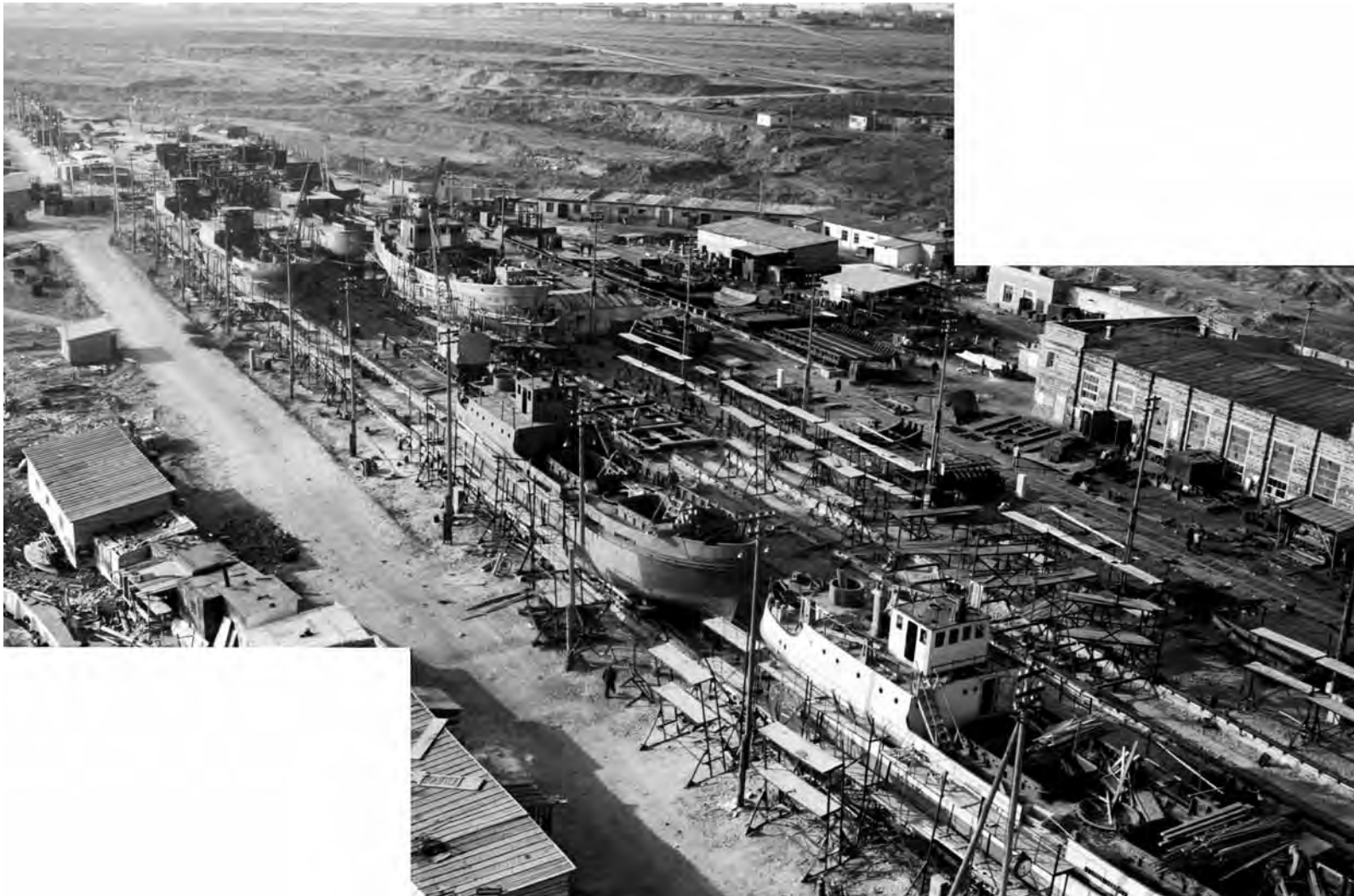
■ Деревообробний цех і завод залізобетонних виробів (1956 р.)



■ Керівництво та працівники заводу (1954 р.)



■ Тимчасова судноверф (1956 р.)





■ На тимчасовій судноверфі (1956 р.)

■ Тимчасова судноверф і БКЦ (1956 р.)



■ Спуск на воду траулера «Муром» (1956 р.)



■ На тимчасовій судноверфі (1955-1956 роки)



■ Район вул. Транспортної та площі Праці (1953 р.)









■ Тимчасова судноверф (1956 р.)



■ На тимчасовій судноверфі (1956 р.)





■ На тимчасовій судноверфі (1956 р.)



■ На тимчасовій судноверфі (1955-1956 роки)



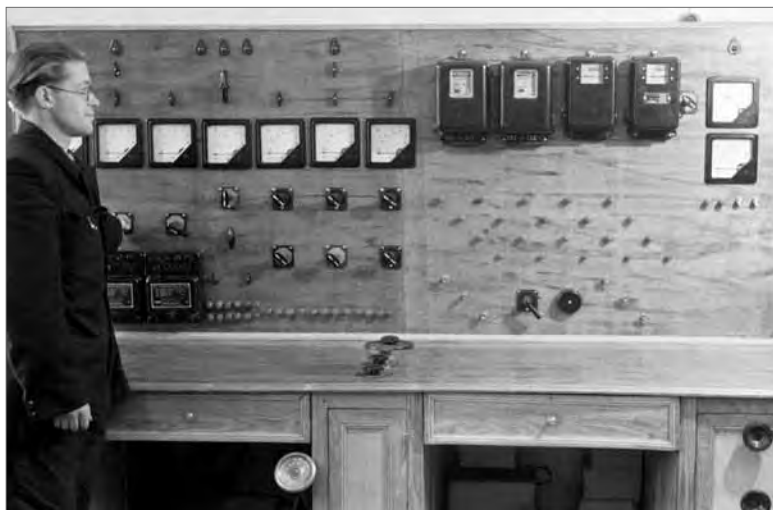
■ На тимчасовій судноверфі (1955-1956 роки)





■ Газорізчик (1955-1956 роки)

■ Судна в затоні (1956 р.)



■ Нове обладнання та верстати (1956 р.)

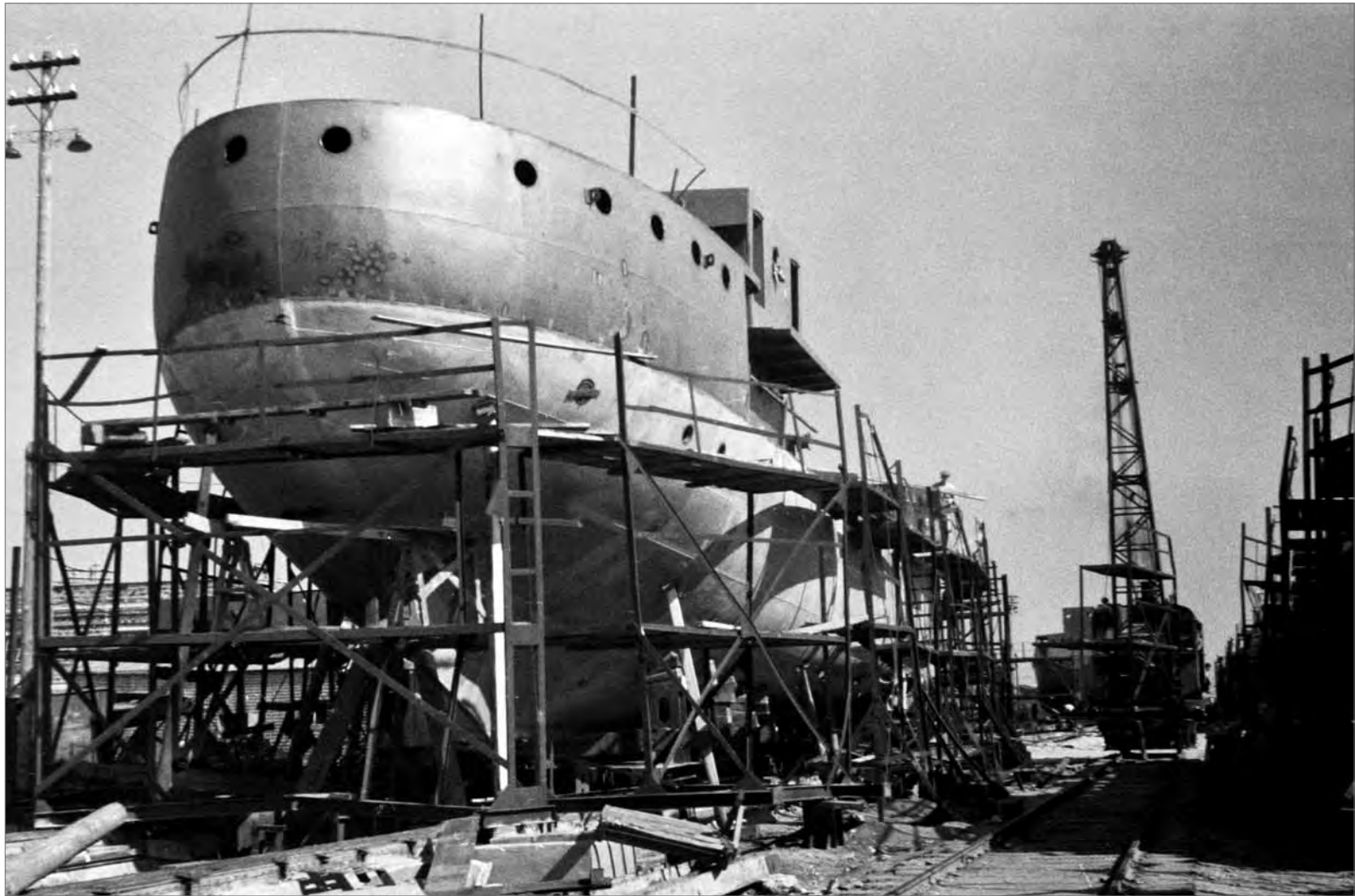


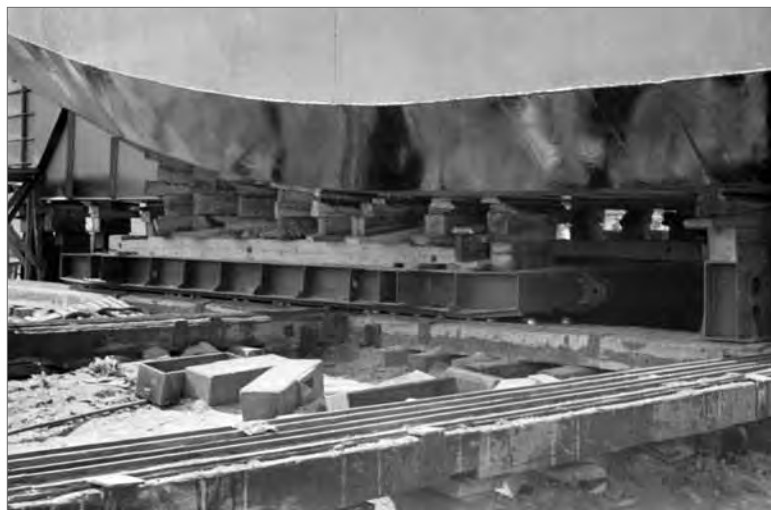
■ Тимчасова судноверф (1956 р.)





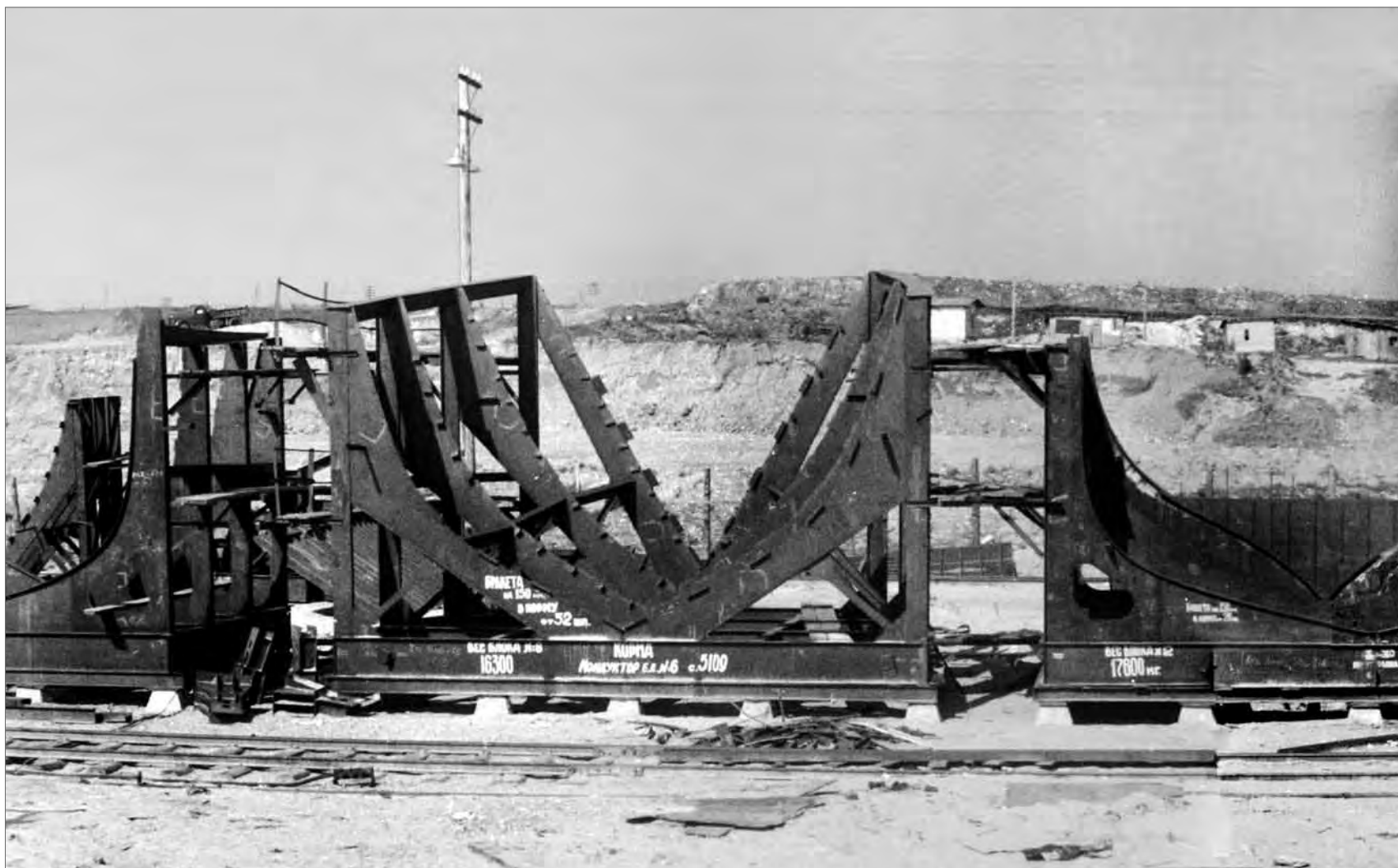
■ На тимчасовій судноверфі (1956 р.)





■ На тимчасовій судноверфі (1956 р.)



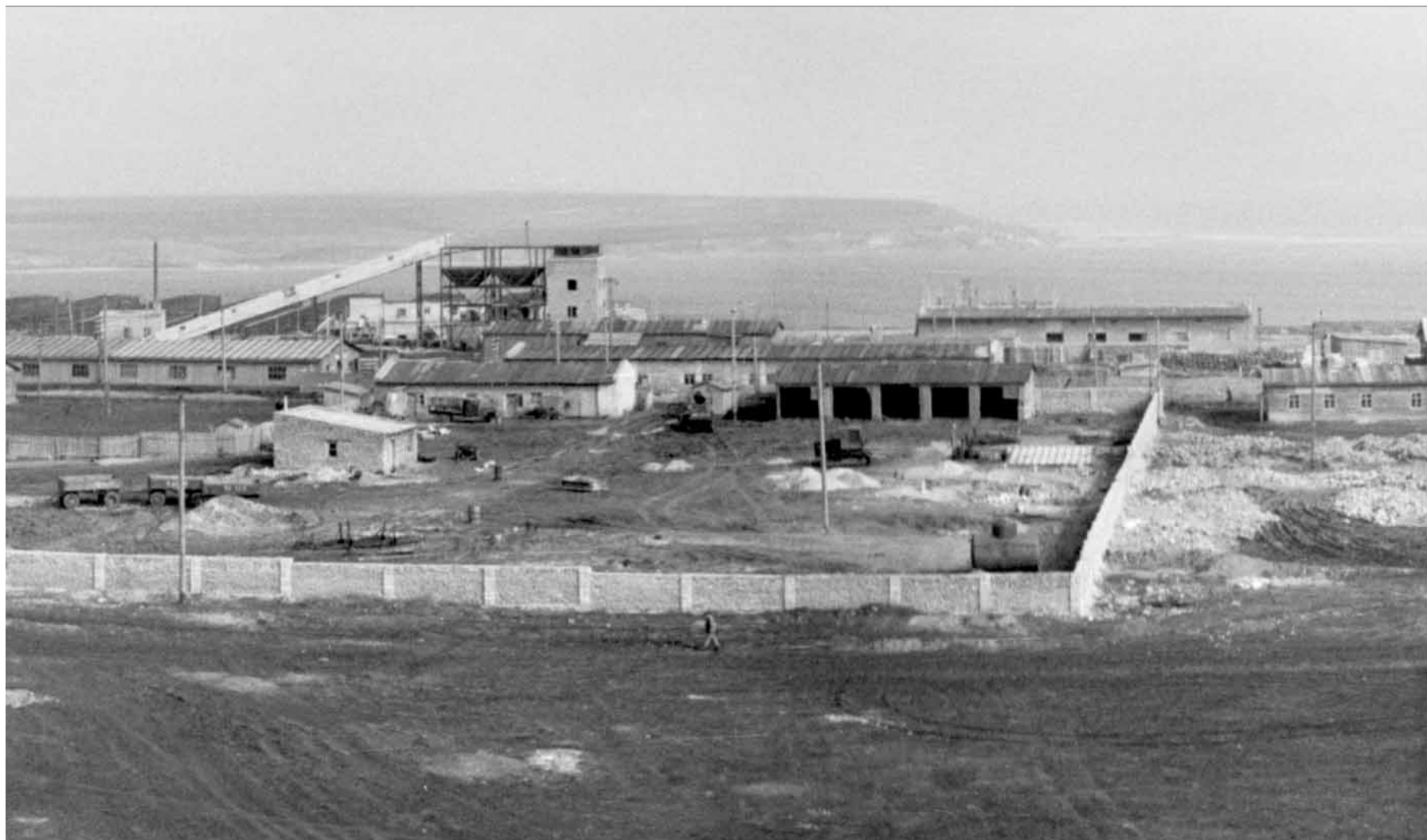


■ Тимчасова судноверф (1956 р.)

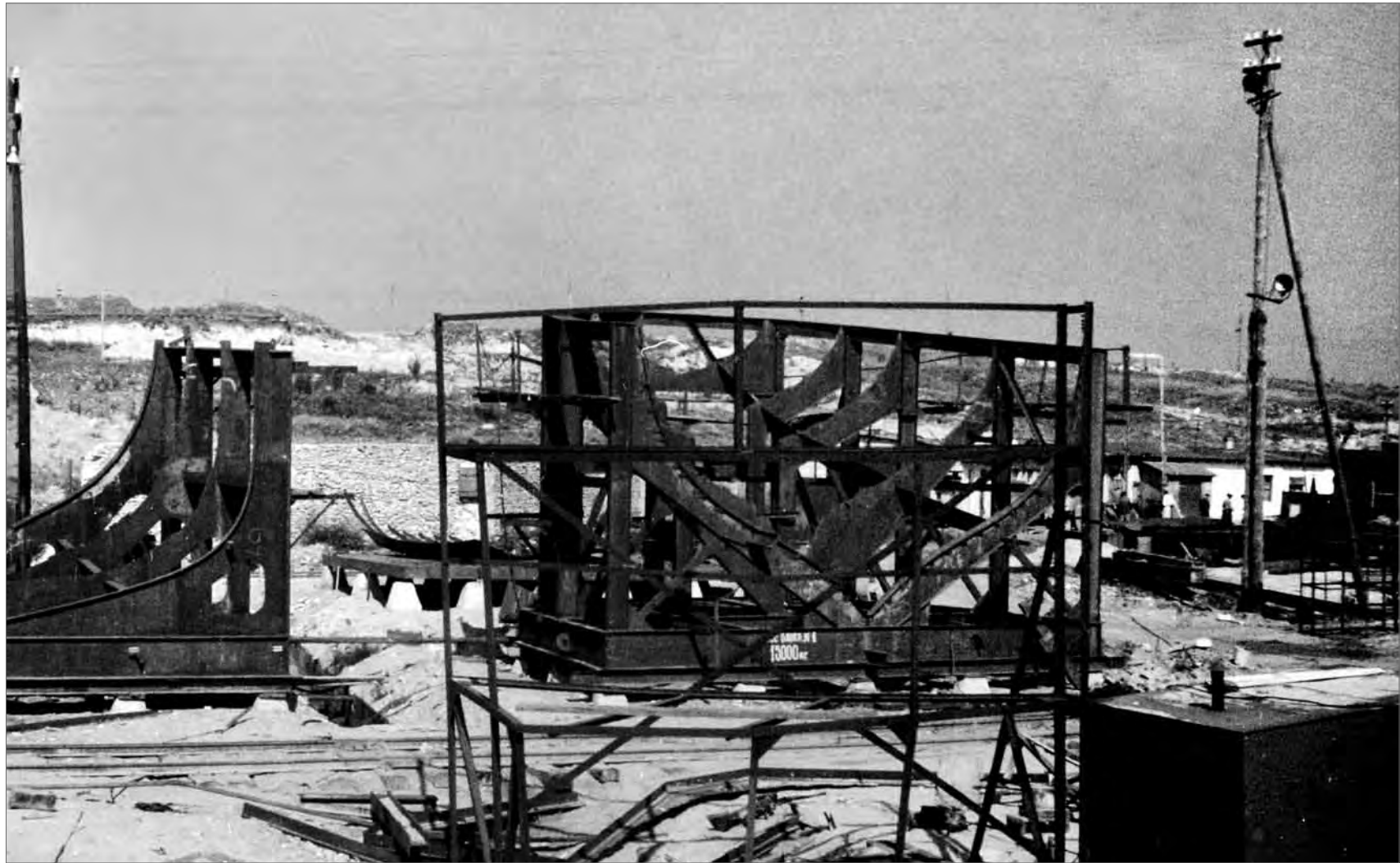


■ Район вул. Транспортної (1956 р.)











■ На стапельній доріжці «плавучий холодильник» (1956 р.)



■ Нові методи праці (1956 р.)



■ Біля верстату (1956 р.)



■ В цеху (1958 р.)



■ Копер в затоні (1956 р.)



■ Судна на стапелях (1955-1956 роки)





■ Траулер «Муром» після спуску на воду (1956 р.)



■ Працюють судномонтажники (1956 р.)

■ Встановлення гвинта (1956 р.)

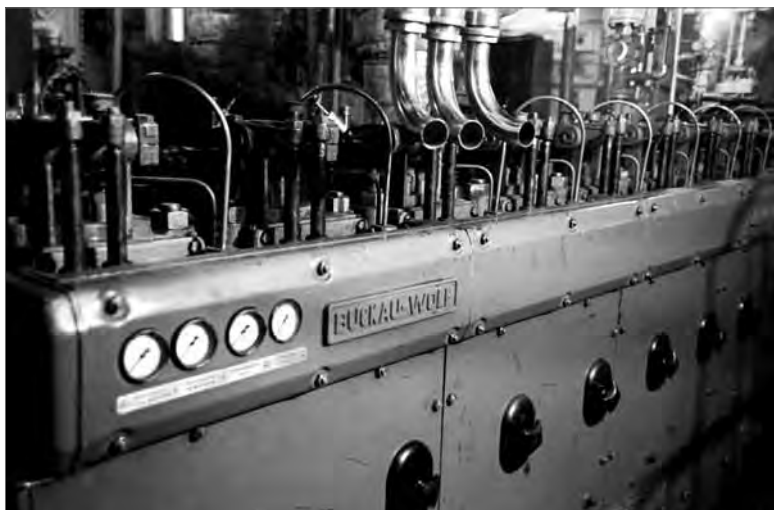


■ Ходова рубка нового судна (1956 р.)



■ На тимчасовій судноверфі (1956 р.)

■ У машинному відділенні нового судна (1956 р.)



■ Труба траулера «Муром» (1957 р.)

■ Рятувальна шлюпка траулера «Муром» (1957 р.)



■ Заводчани після спуску на воду «плавучого холодильника» (червень 1955 року)



■ «Плавучий холодильник» на спускових доріжках (1955 р.)



■ В електролабораторії (1956 р.)



■ Колектив заводу після передачі першої баржі військовій команді (20 серпня 1953 р.)

■ Судна на стапелях заводу (1955-1956 роки)



■ Прориття бульдозерами піщаного пересипу (серпень 1953 року)



■ Виведення з Сухого лиману «плавучого холодильника» (1955 р.)

■ Суднобудівники (1956 р.)



■ Спроба виведення траулера «Муром» з Сухого лиману (зима 1956-1957 років)



■ На тимчасовій судноверфі (1956 р.)







■ «Плавучий холодильник» перед спуском на воду (1956 г.)



■ Спроба виведення катером «Суднобудівник» траулера «Муром» з Сухого лиману (зима 1956-1957 років)



■ Траулер «Муром» – не криголам (зима 1956-1957 років)

■ Транспортування траулера «Муром» за допомогою плавучого доку (весна 1957 року)



■ Повернення траулера «Муром» до затону (зима 1956-1957 років)

■ Док 4-М після виходу з нього танкера «Адлер» (1962 р.)

■ Нові методи роботи (1956 р.)



■ Працює кран (1956 р.)



■ Прориття піщаного пересипу екскаваторами (весна 1957 року)



■ Монтаж суден на стапельних доріжках (1956 р.)





Розділ II. БУДІВНИЦТВО СЕЛИЩА ІЛЛІЧІВСЬК

Розповідаючи про зведення Іллічівська як окремого й зовсім нового населеного пункту, слід зазначити, що перший етап розбудови міста, аж до створення порту в 1957 році, визначався потребами одного провідного підприємства, а саме – суднобудівного заводу № 490. І дійсно, вся соціальна інфраструктура селища – житло, заклади культури, освіти і охорони здоров'я спочатку майже виключно замикалися на адміністрації заводу. Саме вона займалася вирішенням дуже широкого кола питань – від санітарного стану території до організації лекцій і вечорів відпочинку. Не дивно, що в усіх офіційних документах 1950-1952 років згадуються суднобудівний завод № 490 (поштова скринька № 67) і «робоче селище при ньому», яке протягом понад двох років взагалі не мало свого власного офіційного імені, хоча зрідка називалося «житловим селищем на Сухому лимані».

1. Перший проект селища

У вступі вже йшлося про те, що потреби будівництва заводу визначили кордони початкової земельної ділянки, призначеної для зведення селища у 1950 році. Саме тоді у Ленінградському відділенні державного проектного інституту був розроблений перший робочий проект нового населеного пункту. Слід зазначити, що його частина, а саме схема планування чотирьох перших житлових кварталів збереглася до наших днів лише завдяки фотознімку Г.В. Степанова середини 1950-х років.

Як бачимо, цей проект передбачав забудову селища порівняно невеликими кварталами, переважно одно- та двоповерховими будинками і тільки на площі Праці було заплановано зведення більш складного архітектурного ансамблю, який мав складатися з трьох- і чотирьохповерхових будівель. Цей тип забудови, який пізніше отримав народну назву «сталінської», в ті часи був найбільш розповсюдженим на теренах усього колишнього СРСР. Подібну архітектуру й досі можна побачити у багатьох містах України, зокрема в Києві та Одесі.

На березі Сухого лиману передбачалося зведення будинків за чотирма-п'ятьма типовими проектами. Це дозволяло більш-менш швидко налагодити на місці серійне виготовлення багатьох будівельних конструкцій та деталей – несучих балок, вікон, дверей та ін. В цілому така забудова з доволі невеликою щільністю населення та численними зеленими зонами в середині кварталів була достатньо вдалою і зручною для мешканців. Однак, сам генеральний план селища, на жаль, мав низку недоліків.

В першу чергу вони стосуються загального планування житлових кварталів, а точніше їхньої форми. Так, два квартали з чотирьох (№ 2 і 4) мають непрямокутні контури, а більшість перших вулиць є занадто короткими. Підкреслимо, що наслідки такого «архітектурного рішення» відчужуються і дотепер. Особли-

во негативно вони впливають на рух автомобільного транспорту під час в'їзду в місто з боку залізничної станції «Іллічівськ-Південний» вулицями Промисловою та Транспортною, які так і не стали справжніми транспортними магістралями. До інших недоліків генерального плану слід віднести і відсутність широкої санітарно-захисної зеленої зони, яка б відокремлювала селище від майданчиків суднобудівного заводу і допоміжних виробництв.

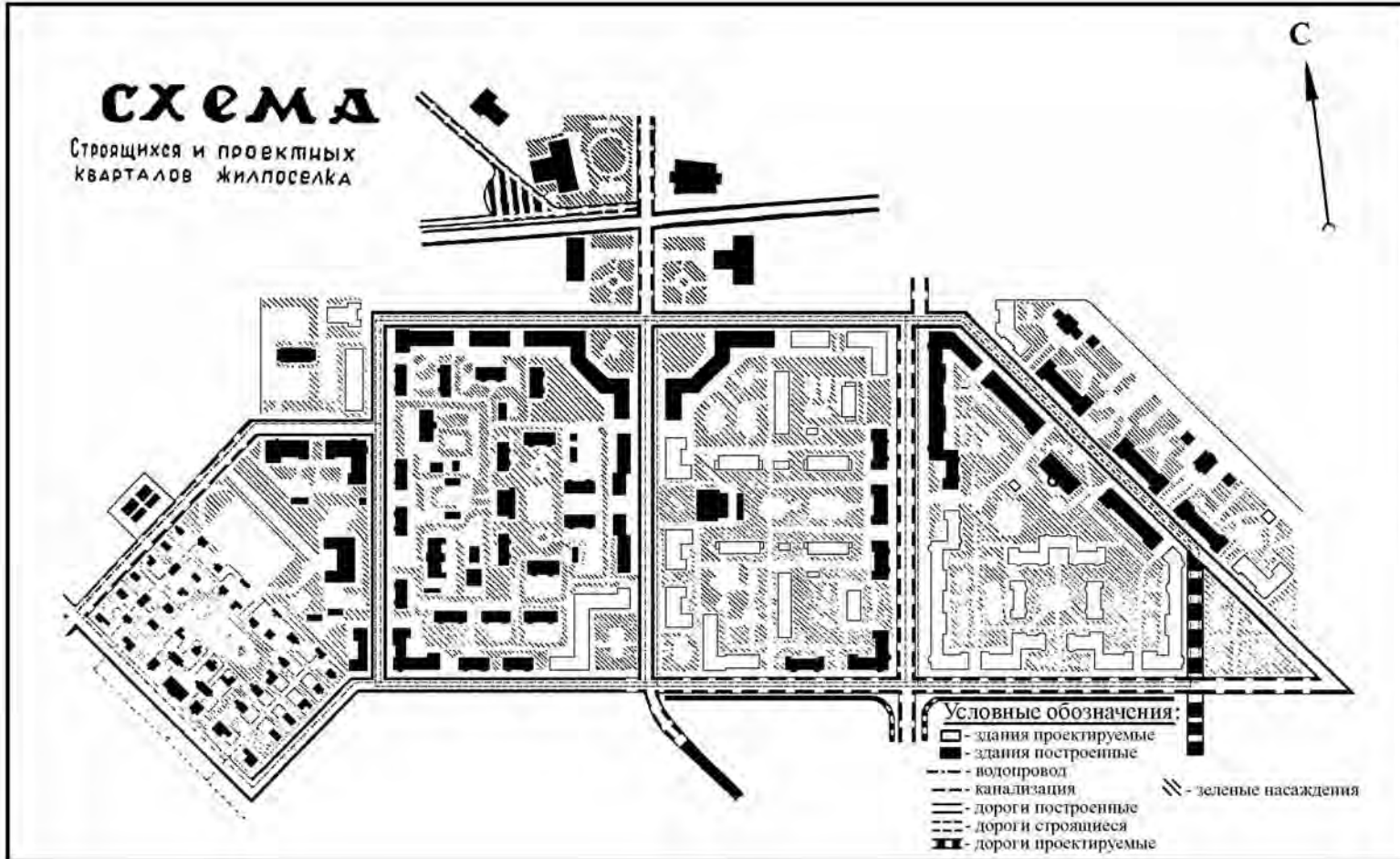
Цей перший генеральний план селища неодноразово доповнювався та уточнювався. Найбільш суттєві корективи були внесені до нього вже на початку 1951 року, в зв'язку зі змінами кордонів землевідведення. Згідно з першим варіантом генплану центральна частина нового населеного пункту мала розташовуватися на північній околиці села Іллічівка (Старе Бугове) на лівому березі Бугівської балки (квартал № 17). Цей квартал планували з'єднати з заводом трамвайною лінією, яка мала проходити по вул. Корабельній, через що ця вулиця і досі має вигляд бульвару, розрахованого на двобічний рух транспорту.

Зрозуміло, що всі наступні генеральні плани розбудови Іллічівська мали враховувати як позитивні, так і слабкі складові першого генплану. У 1960 році Одеською філією інституту «Гіпроград» був розроблений новий проект, який базувався на дещо інших принципах, обумовлених в першу чергу недостатньою площею території селища. Площа кварталів в ньому була збільшена, причому кожний з них розглядався як більш-менш самостійний структурний блок, який мав свій власний комплекс підприємств та закладів культурно-побутового призначення – різні магазини, дитячий садок та ясла, школу та ін. Тоді ж були виокремлені функціональні зони, в першу чергу парки відпочинку. У 1980 році був розроблений наступний, третій генеральний план забудови Іллічівська, але його чекала та сама доля, оскільки жоден з існуючих генпланів міста не був втілений в життя повністю.

Однак повернемося до першого генплану, відповідно з яким після завершення розбудови його першої черги, а саме чотирьох кварталів у 1960 році (а можливо і раніше), кількість населення селища мала сягнути приблизно 24250 осіб. До його втілення в життя будівельники приступили у квітні-травні 1950 року, після затвердження детальних проектів зведення 1-го і 2-го житлових кварталів. Зазначимо, що другим квартал кардинально відрізнявся від інших тим, що мав складатися виключно з одноповерхових, переважно розбірних дерев'яно-щитових, так званих «фінських» будинків. Протипожежна безпека цього кварталу забезпечувалась трьома підземними водоймами обсягом 100 куб.м кожний. Будівництво першого кварталу розпочали зі зведення щитових двоповерхових, по суті тимчасових будинків, хоча одеські архітектори пропонували «не зводити тут тимчасові споруди, а підібрати для цього інший тип будівель з архітектурою підвищеної якості». Крім того, вони вимагали від проєктантів обов'язково передбачити озеленення усіх кварталів, а також їх благоустрій тротуарами, пішохідними доріжками та парканами.

СХЕМА

Строящихся и проектных
кварталов жилпоселка



2. Зведення будинків

Однак, охарактеризовані вище проекти ще не були затверджені, а вже в січні-лютому 1950 року перші будівельники почали приїжджати на береги Сухого лиману. Саме це призвело до початку майже безсистемного зведення різноманітного тимчасового житла, в першу чергу славнозвісних бараків.

Слід зауважити, що одними з перших будівельників і в певному сенсі першими мешканцями нового населеного пункту на Сухому лимані були засуджені виправно-трудова колонії (ВТК) № 176. Спочатку для розміщення табору колонії використали чотири напівзруйновані бараки-гуртожитки колгоспу «Шлях Ілліча», що стояли на околиці села Іллічівка неподалік берега Чорного моря. Тут за рахунок заводу № 490 до серпня 1950 року були швидко збудовані кухня, їдальня, санітарна частина, тимчасова лазня, автономна пересувна електростанція, «вошебійка військово-польового типу», подвійна огорожа із колючого дроту, а згодом два кам'яні двоповерхові будинки, де отримали квартири родини офіцерів охорони ВТК.

Відомо, що вже наприкінці 1951 – початку 1952 років виправно-трудова колонія № 176 була перенесена на схил правого берега Сухого лиману, до району сучасної частини прикордонників на території Іллічівського порту. В ній утримувались близько двох тисяч засуджених, серед яких було чимало жінок. Вірогідно, більша частина з них була позбавлена волі на відносно короткі строки за порушення доволі «легких» статей Кримінального кодексу СРСР. Більша частина «зеків» працювала на кар'єрах з видобутку піску та каменю, на будівництві шляхів і будинків, а деякі «розконвойовані» жінки – навіть у робочих їдальнях та дитячих садках. Точна дата закриття ВТК в Іллічівську не відома, але вона проіснувала принаймні ще півтора роки після смерті Й.В. Сталіна у березні 1953 року, тобто приблизно до кінця 1954 року.

Важливо, що при вирішенні житлової проблеми робочих УНРів керівництво БТ-9 з самого початку будівельних робіт орієнтувалось на зведення постійного житла, але не на Сухому лимані, а в районі Застави ІІ на околиці міста Одеси. Обсяги такого будівництва, яке також велося за рахунок заводу № 490, були доволі значними. Так, лише протягом 1950 року для поселення робочих в районі головної виробничої бази БТ-9 було зведено вісім одноповерхових кам'яних гуртожитків на 400 місць та 4 двоповерхові каркасні будинки на 32 квартири загальною площею близько 9000 кв.м. Тільки ці об'єкти коштували заводу майже 2,4 млн. руб. Зрозуміло, що відволікання таких значних грошових сум від основного об'єкту аж ніяк не сприяло розвитку селища на Сухому лимані, а будівельники мусили щодня витратити чимало часу для поїздки на роботу та у зворотньому напрямку.

Мабуть саме тому БТ-9 вже протягом першої половини 1950 року збудував декілька робочих гуртожитків і на Сухому лимані. Однак, це були не постійні будинки, а звичайні для тих часів бараки з дошок, поспіхом збиті поблизу першої котельної на вул. Площа Праці та по вул. Транспортній. Пізніше в останніх з них розташовувалися казарми солдатів будівельного батальйону, який «розквартирували» в Іллічівську в середині 1953 року. В цілому ж на початку 1950-х років як гуртожитки для будівельників нерідко використовувались звичайні двоповерхові каркасні і навіть триповерхові кам'яні будинки.

Перші заводчани спочатку мешкали навіть у гірших умовах, ніж будівельники, частина яких мала хоч якесь житло в Одесі. Тому робочі та службовці заводу, які прибули сюди за направленнями, мали протягом кількох перших років знімати кімнати і навіть так звані «кути» по хатах мешканців сусідніх сіл Олександрівки та Іллічівки, що призвело до самовільного будівництва різноманітних тимчасових осель.

Щоправда, керівництво заводу й будівельних підприємств власну житлову проблему вирішило дещо

інакше. Вже навесні 1950 року для них біля старого квітучого яблунево-грушевого садка на березі Чорного моря розпочали зведення окремого кварталу, який іллічівці назвали пізніше Зеленим містечком (територія сучасного профілакторія Іллічівського порту). Воно складалося з дев'яти індивідуальних будинків (5 фінських збірних та 4 кам'яних) з окремими земельними ділянками, які були обнесені високим парканом. Спочатку тут обіцяли поселити найбільш працьовитих «передовиків-стахановців» заводу, але ніхто з них житла тут так і не побачив. Приблизна вартість цього містечка складала понад півмільона рублів, які були списані на рахунок зведення суднобудівного заводу.

До числа так званих «тимчасових об'єктів» слід віднести також будівлю їдальні на 1000 щоденних обідів з коморою та підвальним льодовиком, яку звели протягом другої половини 1950 року. Аж до 1955 року включно це приміщення вечорами нерідко перетворювалось на клуб-кінотеатр, а нова капітальна їдальня почала працювати лише наприкінці 1955 року. Сам барак знаходився біля так званого «Круга» (кінцевій зупинці рейсових автобусів), неподалік сучасного управління торговельного порту і використовувався як торгівельна точка та перукарня аж до середини 1960-х років.

Однак повернемося до зведення більш-менш постійного житла у чотирьох перших запланованих кварталах селища. Як було сказано вище, першими оселями у кварталі № 1 стали двоповерхові 8-квартирні дерев'яно-каркасні будинки проекту К-8-46 загальною корисною площею 374 кв. м кожний. Їхні стіни з дошок були заповнені для утеплення звичайним шлаком, а ззовні оббиті дранкою та обштукатурені. Перші чотири будинки такого типу були здані замовнику в грудні 1950 року і спочатку використовувались як гуртожитки і так звані «комунальні квартири». Нерідко в одній кімнаті такого «архітектурного дива» мешкало по дві і навіть по три родини заводчан або будівельників. Загалом у 1950-1951-х роках було збудовано 19 таких помешкань. Зрозуміло, що всі ці

будинки також слід віднести до тимчасових споруд, розрахованих на 15 – максимум 20 років, але, як не дивно, майже всі вони, крім одного по вул. Шевченка (Шкільній) № 5, використовуються і сьогодні.

Першими будівлями у кварталі № 2 стали згадані імпортні одноповерхові збірно-щитові дерев'яні будинки типу IV фінського виробництва корисною площею 52 кв. м. Загалом протягом 1950 року в районі сквера Перемоги, по вулицях Перемоги, Комсомольській і частині сучасної вул. Данченка звели 20 таких будівель. Квартири в більшості з них спочатку також були комунальними. Певний час в одному з цих будинків розташовувалось управління УНР-603, а в іншому, по вул. Комсомольській 5 – перший продуктовий магазин селища.

Пізніше Г.В. Степанов згадував, як до цього магазину, розміщеного в одній з кімнат житлового будинку по вул. Комсомольська 5, мешканці навколишніх сіл почали приносити на продаж продукти власного виробництва – молоко, овочі, фрукти, свіжу і солону рибу та ін. Саме тому навпроти нього, вже на початку 1951 року сформувався спочатку стихійний, а згодом і постійний колгоспний ринок, який і досі розташовується на тому самому місці.

У 1950-му році на вул. Будівельній (сучасній вул. Хантадзе) були зведені два одноповерхових гуртожитки для робочих заводу площею близько 200 кв.м кожний. Вони були прийняті замовником у вересні 1950 року і стали першими капітальними будівлями селища. В наступному році поряд було побудовано ще два аналогічні гуртожитки. Будівлі двох з них використовуються і в наші дні для розміщення низки організацій, зокрема газового господарства та паспортного стола міського Управління внутрішніх справ.

В цілому план зведення житла 1950 року був виконаний переважно за рахунок нових будинків і гуртожитків на Заставі II. На Сухому лимані справи і надалі йшли не так успішно, оскільки до 1957 року включно у річних звітах БТ-9 відзначалося постійне невиконання планових завдань.

Тут доречно зупинитись на проблемі забезпечення мешканців селища прісною водою, яка була надзвичайно гострою. Вона почала хоч якось вирішуватися тільки після пуску другої черги артезіанських свердловин у серпні 1950 року, хоча якість цієї води була вкрай незадовільною. Однак, про це перших мешканців селища просто не повідомили і вони ще довго брали воду з пожежних резервуарів, насоси яких часто ламалися і воду доводилось черпати відрами. Лише у березні 1954 року в кварталах № 1 і 2 була збудована кільцева водопровідна магістраль з водорозбірними колонками у дворах. Зазначимо, що спочатку воду до них подавали лише два рази на добу по три години. Ця система заповнювалась через водонапірну вежу (знаходилась в районі першої котельної) з чотирьох свердловин, із яких вода викачувалась насосами. Така схема водопостачання проіснувала до спорудження головного водоводу і підключення до нього всіх житлових будинків в квітні 1956 року.

Наприкінці 1950 року перші новосели почали отримувати житло, в якому мали перезимувати, але центрального опалення в ньому не було. Зведення першої, так званої «групової котельної» з сімома котлами, що працювали на вугіллі і мали забезпечити теплом обидва житлові квартали, лазню і пральню, було розпочато лише наприкінці 1950 року. Тому першим мешканцям чотирьох двоповерхових і двадцяти одноповерхових будинків довелося зимувати, маючи тільки пічне опалення. Насправді йдеться про кухонні плити для приготування їжі, якими ще довго користувались і після підключення будинків до центрального опалення. Для обігріву житла заводські умільці змайстрували спеціальні залізні духовки. Палива для печей не вистачало, тому на дрова йшли дерев'яні ящики, в яких на завод надходило різноманітне обладнання та верстати. Для зберігання дрів та вугілля біля більшості будинків побудували кам'яні сараї, більшість з яких збереглась до наших днів.

Першу котельню селища звели порівняно швидко, в усякому разі взимку 1951-1952 років вона вже

обігрівала будинки. Пізніше для обігріву помешкань третього та четвертого кварталів була збудована ще одна тимчасова котельня на вул. Будівельній.

Протягом 1951 року УНР-603 продовжував збирати переважно прості каркасні двоповерхові будинки у першому кварталі селища, закладені ще у попередньому році. Слід зазначити, що до зведення постійного житла того року справа так і не дійшла. Очевидно, в той час головним завданням будівельників було якомога швидше задовольнити найнагальнішу потребу мешканців селища у житлі будь-якої якості.

Зведення такого примітивного і не дуже зручного житла дозволили тимчасово і як виключення. Будівельники врешті-решт мали перейти до побудови капітальних кам'яних будинків. Вже протягом 1952 року на території першого та другого кварталів (на сучасних вулицях Комсомольська, Данченка і Перемоги), звели сім одноповерхових котеджів із каменю-вапняку, а в наступному році – ще три.

Крім того, у 1951 році збудували перший капітальний одноповерховий продуктовий магазин на вул. Перемоги 7, а в грудні 1952 року здали замовнику будівлю середньої школи № 6 (сьогодні – Українська гімназія № 1). В 1953 році до першотравневих і жовтневих свят були завершені три двоповерхові кам'яні будинки за адресами Комсомольська 1, Шкільна (суч. Шевченка) 6 та 10. У тому ж році був завершений ще один одноповерховий будинок по вул. Перемоги 1, в якому відразу ж розмістили медичний пункт УНР-603 і першу аптеку. На цьому забудова другого кварталу селища була завершена. Зауважимо, що майже всі названі будівлі цього кварталу без суттєвих змін збереглися до наших часів. Правда, у 1960-х роках тут були збудовані їдальня та спортивна зала між школою і ринком, а також кілька нових приватних будинків вже у 1990-2000-х роках.

Крім каркасних будівель, у 1952-1953 роках в першому кварталі був зданий лише один двоповерховий кам'яний будинок по вул. Шкільній (Шевченка)

13. Загалом у 1953 році в селищі ввели в дію 4000 кв.м житла, що було значно менше річного планового завдання. Протягом усього наступного 1954 року будівельники зі складнощами зводили триповерхові будинки на площі Праці та вул. Леніна, але закінчити вдалося тільки три з них: пл. Праці 9 і 11 та вул. Леніна 6. Через це план житлового будівництва того року був виконаний лише на третину. Будинок № 4 по вул. Леніна здали у 1955 році, а від зведення будинку на розі вулиць Леніна і Миру (суч. Данченка), який мав замкнути периметр першого кварталу, довелося взагалі відмовитися через складні гідрогеологічні умови. Ця недобудова під місцевою назвою «Червона будівля» проіснувала до початку 1960-х років. Трьох- і чотирьохповерховий будинок по вул. Леніна 2 здавали поетапно ще протягом трьох років. Його остання черга була добудована у 1957 році. Це була найбільша та найгарніша будівля і тому не дивно, що вона присутня на багатьох фотознімках тих часів, як візитна картка селища.

З інших об'єктів були зведені дитячий садок № 21 УНР-603 (вул. Шевченка 5-6) у березні 1953 р., заводські дитячі ясла (вул. Шевченка 9) влітку 1954 року і ще один дитячий садок (вул. Шевченка 3), зданий в 1955 році, але капітально відремонтований вже в 1957 році. На цьому забудова першого кварталу селища Іллічівск була майже завершена. Він певною мірою зберіг вигляд тих років, за виключенням знесення одного двоповерхового каркасного будинку по вул. Шевченка 5, будівництва двох п'ятиповерхових «хрущівок» по вул. Леніна 8 і вул. Данченка 14, чотирьох будинків в центрі кварталу, які звела фірма «Аббо», ресторану «Золотий лев», а також перебудови двох дитячих садків для податкової адміністрації та митниці.

В третьому кварталі селища в 1954 році було закладено фундамент ще одного чотирьох- та триповерхового будинку на пл. Праці (вул. Леніна 1), який був зведений тільки у 1965 році, завершивши таким чином

архітектурний ансамбль головної площі Іллічівська. В 1955 році в цьому кварталі було здано п'ять двоповерхових кам'яних будинків (вул. Корабельна 4, 6, 8, 12 і Данченко 10), а також капітальна будівля їдальні на 200 місць (вул. Леніна 5). В останній протягом тривалого часу розташовувався ресторан «Фрегат», а сьогодні – група однойменних компаній. Протягом 1953-1954 років тут також були закладені фундаменти для двох типових двоповерхових 12-квартирних будинків за адресами Леніна 4-а і 8-а, на місці яких на початку 1960-х років звели дві «хрущівки».

У четвертому кварталі селища була зведена найменша кількість будинків із запланованих на початку 1950-х років. Так, наприкінці 1955 року тут була завершена лише будівля селищної поліклініки по вул. Будівельній 6, а два кам'яні двоповерхові будинки по вул. Будівельній (Хантадзе) 4 і 8, були закінчені лише в 1957 році. В 1959 році, вже силами Іллічівського морського порту був добудований двох- і триповерховий будинок з продуктовим магазином по вул. Будівельній 2.

Згідно генеральному плану в 1953-1954 роках звели клуб будівельників на 320 місць і будівлю управління УНР-603, в якому доволі довго розміщувалася селищна рада (обидві на пл. Праці). У 1955 році почав працювати літній кінотеатр на 960 місць, який проектом не передбачався. В тому ж році розгорнулося будівництво одноповерхових одно- і чотирьохквартирних будинків в кварталах № 10 і 11 між вулицями Садовою й Олександрійською.

В 1955 році план зведення селища знову зірвали, а також не заклали жодного фундаменту під нові будівлі. В цілому задача житла замовнику у 1950-1957 роках виконувалась вкрай неравномірно. Справа в тому, що фінансування житлового будівництва було більш-менш стабільним тільки протягом двох перших років, коли будівельники навіть не змогли використати виділені кошти в повному обсязі. Пізніше, до кінця 1950-х років воно постійно скорочувалося.

Загалом на початок 1957 року в селищі Іллічівськ замовнику було здано 18 тисяч кв. м житла і 818 кв. м. гуртожитків. З цієї площі заводчани займали тільки 45%, ще понад 40% житлового фонду в заводу арендували будівельники, а решту – інші організації. Цікаво, що дуже помітну частину означеної площі (понад 700 кв. м) займали родини офіцерів військових частин – прикордонної застави та артилерійського полігону, який розташовувався на березі Чорного моря на південь від селища. В цілому на той час в Іллічівську було зведено майже 100 житлових будинків й інших будівель культурно-побутового призначення державної форми власності.

Окремо слід сказати про дуже невисоку якість цих помешкань, які були збудовані здебільш УНР-603. Одним з найяскравіших прикладів стала будівля першої в селищі середньої школи. Хоча вона була здана замовнику в грудні 1952 року, вже в серпні наступного року, в зв'язку з підготовкою до нового навчального року, з'ясувалося, що в школі відсутні підвіконня та водостічні труби, двері потріскалися, фасад не побілений, стіни туалету в дворі обсипалися, немає пішохідних доріжок і т.п. Селищна рада звернулася тоді до будівельників з вимогою терміново ліквідувати недоробки.

Сказане повною мірою стосувалося і житла. Дуже серйозні недоробки при зведенні стін, дахів, стель, міжповерхового перекриття постійно виявлялись у більшості з нових будинків. Так вже в 1957 році завод мусив за власний рахунок провести капітальний ремонт трьох каркасних двоповерхових будинків у першому кварталі. З них довелося тоді навіть відселити всіх мешканців, щоби полагодити стіни, дахи та перекриття, яке просіло. Ще частіше доводилося приводити до ладу одноповерхові щитові будинки, не кажучи вже про бараки-гуртожитки, однак якість ремонтних робіт також не була високою. Проте, слід мати на увазі, що перші іллічівці готові були заселитися в будь-які помешкання, а вже потім домагатися ліквідації недоробок і дефектів.

Чи не єдиним із засобів суспільної боротьби за якість житла була стінна газета «Крокодил», яка випускалася заводчанами у середині 1950-х років. Один з випусків цієї газети ми можемо побачити на фотографіях Г.В. Степанова. Показово, що в ній за допомогою карикатурних малюнків критикувалися не будівельники, а начальник відділу технічного нагляду заводу № 490 М.О. Горячковський. Саме його іллічівці звинувачували в поганому стані своїх житлових помешкань.

На якість житла впливало дуже багато причин, серед яких головними були несвоєчасне й неритмічне постачання матеріалів, погана механізація будівельно-монтажних робіт, низька кваліфікація кадрів та їхня велика текучість, часті переводи робочих з місця на місце, відсутність спеціалізації робіт та багато ін. Як приклад згадаємо, що протягом весни-літа 1955 року так зване «спеціалізоване» УНР-307 було зайняте в районі Іллічівська на 16 різноманітних об'єктах, виконуючи сантехнічні роботи на головному водоводі та у житлових кварталах, будівництво залізничних гілок, облаштування дощової каналізації й дренажу на першому будмайданчику, видобування каменю та піску в місцевих кар'єрах, спорудження доріг і тротуарів у селищі та ін. Ці об'єкти були віддалені від контори начальника ділянки на відстань від 0,5 до 22 км. Зрозуміло, що таке розпилення зусиль призводило до некерованості робочими процесами і врешті-решт впливало на терміни, а особливо на якість виконаних робіт.

Тим не менше багато будівельників УНР-603 і 307 працювали добре. В 1954-1955 роках свої планові завдання постійно перевиконували каменярі С.М. Гунько, Г.І. Жовтнев і І.Є. Наумов, бригада штукатурів Любашенко та особисто Є.Ф. Асадул, тесля П.М. Никитюк та ін. Звичайно, вимагати від будівельників дисципліни й високих показників праці можна було лише за умови забезпечення для них більш-менш нормальних умов життя та побуту.

■ Район лівобережної частини села Іллічівка (Бугове) влітку 1953 року



■ I-й та II-й квартали селища,
головна котельня (осінь 1953 року)



■ Будинки на розі вул. Миру (Данченка) й
Шкільної (Шевченка; осінь 1953 року)



■ Клуб (осінь 1953 року)

■ Гуртожитки на вул. Будівельній (Хантадзе) восени 1953 року



■ Будинки на вул. Шкільній та Комсомольській (осінь 1953 року)



■ Трансформаторна (осінь 1953 року)

■ Селище Іллічівськ влітку 1953 року (від вул. Перемоги до клубу)



■ Вулиця Шкільна (осінь 1953 року)



■ Селище Іллічівськ навесні 1954 року (від вул. Садової до клубу)





■ Район площі Праці та лісосмуги (осінь 1953 року)



■ Клуб будівельників (осінь 1953 року)



■ Будинки 2, 4 і 6 вул. Леніна (осінь 1953 року)



■ Будується управління УНР-603 (осінь 1953 року)



■ Будинки II-го кварталу (поч. 1953 року)

■ Перша котельня (поч. 1953 року)



■ Будівля середньої школи № 6 (поч. 1953 року)



■ Будівля середньої школи № 6 (поч. 1953 року)



■ Будівля середньої школи № 6 (поч. 1953 року)

■ Селище Іллічівськ влітку 1954 року (від вул. Перемоги до Зеленого містечка)



■ Будинки I-го кварталу (зима 1954-1955 років)



■ Будинки I-го кварталу по вул. Леніна (зима 1954-1955 років)



■ Будівля дитячих ясел на вул. Шкільній
(весна 1954 року)



■ Будівля дитячих ясел на вул. Шкільній
(зима 1954-1955 років)



■ Парадний вхід будинку на площі Праці 9 (зима 1954-1955 років)



■ Будинки на площі Праці (зима 1954-1955 років)





■ Клуб (1953 г.)

■ Будинки I-го кварталу по вул. Леніна
(весна 1954 року)



■ Барак-їдальня на площі Праці
(зима 1954-1955 років)



■ Гуртожитки на вул. Будівельній (1953 р.)



■ Інженери-будівельники в III-му кварталі (весна 1954 року)

■ Вулиця Шкільна (осінь 1953 року)



■ Вулиця Будівельна (осінь 1953 року)



■ Двори I-го кварталу (весна 1955 року)

■ Площа Праці (літо 1954 року)



■ Подвір'я I-го кварталу (весна 1954 року)

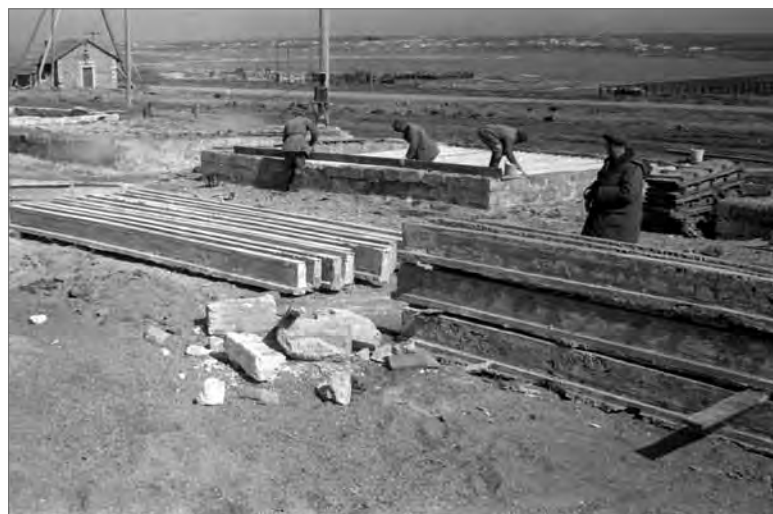


■ Деталі оздоблення будинків (1954 р.)



■ Виготовлення залізобетонних несучих балок (весна 1954 р.)

■ Монтаж перекриття на будинку площа Праці 11 (1953 р.)



■ Виготовлення залізобетонних несучих балок (1953 р.)





■ Гуртожиток на вул. Будівельній (весна 1953 року)



■ Зведення будівлі поліклініки на вул. Будівельній (весна 1954 року)

■ Зведення будинків по вул. Будівельній (весна 1954 року)



■ Будинки 9 та 11 на площі Праці (1954 р.)



■ Район площі Праці та лісосмуги (осінь 1954 року)



■ Будівництво I-го кварталу (осінь 1954 року)



■ Будинки II-го кварталу та колгоспний ринок (весна 1954 року)





■ Будинок по вул. Леніна 2 (літо 1954 року)







■ Будинки на розі вул. Миру та Шкільної (весна 1954 року)





■ Приклади безгосподарності та низької якості будівництва (вул. Шкільна, Миру, Зелене містечко; весна 1954 року)



■ Приклади безгосподарності та низької якості будівництва
(Зелене містечко, II-й квартал, вул. Перемоги та Миру; весна 1954 року)



■ Внутрішня забудова I-го кварталу (літо 1954 року)

■ Вулиця Шкільна (весна 1954 року)



■ Вулиця Миру (весна 1954 року)



■ Сатирична стінгазета «Крокодил» (середина 1950-х років)



■ Внутрішня забудова І-го кварталу (літо 1954 року)





■ Вулиця Леніна (літо 1954 року)

■ Розбудова III-го кварталу (літо 1954 року)



■ Внутрішня забудова I-го кварталу (літо 1954 року)



■ Початок будівництва їдальні та інших споруд III-го кварталу (літо 1954 року)



■ Район площі Праці (літо 1954 року)



■ Зведення «Червоної будівлі» на розі вулиць Леніна та Миру (літо 1954 року)



■ Будинки 9 та 11 на площі Праці (осінь 1954 р.)



■ Будинок на площі Праці (весна 1956 року)



■ Будівля полікліники на вул. Будівельній (весна 1956 року)



■ Будинки по вул. Корабельній (осінь 1955 року)



■ Площа Праці та вул. Леніна (літо 1954 року)









■ Вулиця Корабельна (весна 1956 року)



■ На площі Праці (весна 1956 року)



■ Внутрішня забудова І-го кварталу (літо 1954 року)

■ Будинки по вул. Леніна (весна 1955 року)



■ Будинки по вул. Корабельній (весна 1955 року)



■ Управління УНР-603 (весна 1955 року)

■ Бесідка на вул. Леніна (весна 1955 року)



■ Сараї вздовж вул. Миру (сер. 1950-х років)



■ На будівельному майданчику (весна 1955 року)



■ Селище Іллічівськ навесні 1955 року.



■ Іллічівськ восени 1956 року (Площа Праці, вул. Леніна та Корабельна)



■ Вулиця Будівельна (осінь 1956 року)



■ На вулиці Леніна (осінь 1956 року)

■ «Червона будівля» на розі вул. Леніна та Миру
(осінь 1956)





■ Їдальня та будинки III-го і IV-го кварталів (осінь 1956 року)



■ Площа Праці та вул. Леніна (осінь 1956 року)



■ Біля літнього кінотеатру (осінь 1956 року)



■ Подвір'я будинків по вул. Леніна 2 і 4 (осінь 1956 року)



■ Вулиця Будівельна (осінь 1956 року)

■ Вулиця Леніна (весна 1957 року)



■ Іллічівськ навесні 1957 року (від пл. Праці до вул. Комсомольської)

■ Площа Праці та вул. Леніна (весна 1957 року)



■ Вулиці Корабельна та Миру (весна 1957 року)



■ Будинки на розі вул. Корабельної та Будівельної (літо 1957 року)



■ Площа Праці та вул. Леніна (весна 1957 року)









■ Будівля полікліники (весна 1957 року)

■ Будинки на вул. Будівельній (літо 1957 року)



■ Реконструкція будівлі дитячого садка на вул. Шкільній (літо 1957 року)



■ Будинки IV-го кварталу (літо 1957 року)

■ На «Крузі» (літо 1957 року)



■ Будинки IV-го кварталу (літо 1957 року)



■ На вулиці Корабельній (літо 1957 року)



■ Район площі Праці (літо 1957 року)

■ Будівля старої (літо 1957 року)

3. Перші приватні оселі

В 1952 році керівництво селища та заводу підтримало ідею зведення індивідуальних будинків. Справа в тому, що чимало іллічівців були вихідцями з сіл і мріяли про власні оселі та хоча б невеличкі господарства на своїй землі. Вже з перших років існування селища заводчанам і будівельникам почали давати землю під городи, а вздовж вулиці Миру (Данченка) згодом з'явилася ціла низка сараїв, в яких люди тримали свиней, гусей, курей та ін. Зрозуміло, що таке господарювання стимулювалося постійною нестачею продуктів у небагатьох державних магазинах, а також бажанням отримати будь-який додатковий прибуток.

Однак, питання щодо виділення земельних ділянок для забудови протягом майже трьох років не рухалось з місця. Тільки наприкінці 1952 року на першому засіданні створеної селищної ради було прийнято рішення про розташування кількох кварталів індивідуальної забудови по периметру території Іллічівська, на межі з Овідіопольським районом. Тоді ж були визначені й розміри ділянок, які становили спочатку 10 соток.

Слід зазначити, що для зведення приватних будинків і суднобудівний завод, і будівельні організації виділяли своїм робітникам доволі значні для тих часів безвідсоткові позики грошми, а частіше будівельними матеріалами. Завдяки цьому на початку 1955 року вже 46 щасливих родин відсвяткували новосілля у своїх власних будинках, які постали на вулицях Комсомольській, Садовій і Середній.

Однак, подальший розвиток приватного сектору сповільнився через нестачу землі. Щоб якось задовольнити потреби іллічівців, у 1955 році, за підтримки дирекції заводу було організоване перше селищне товариство садоводів-аматорів, яке пізніше отримало назву «Судноремонтник». Його першим головою обрали В.В. Потрохова. В тому ж році 26 членів цього товариства отримали невеликі земельні наділи по так званій 7-й лінії садів. Згодом і на цих наділах з'явилися спочатку

тимчасові, а пізніше більш фундаментальні приватні оселі.

Таким чином у 1950-х роках був закладений міцний фундамент майбутнього міста Іллічівськ. Саме тоді були зведені перші державні й приватні оселі, а також будівлі культурно-побутового призначення – дві котельні, декілька магазинів, лазня, школа, поліклініка, їдальня, клуб, літній кінотеатр та ін. Крім того, будівельники створили основну інфраструктуру: головний водогін і артезіанські свердловини, лінії електропостачання й зв'язку, залізничні гілки, автомобільні шляхи, перші вулиці, сквери. Все це сталося всупереч дуже складних обставин, до яких слід віднести численні помилки при проектуванні та в організації будівництва, перебої в фінансуванні й постачанні будівельних матеріалів, важкі умови життя та праці іллічівців. Вочевидь, сьогодні ми маємо віддати належне першим будівельникам Іллічівська, оскільки вони не тільки звели провідні підприємства, але й стали кістяком населення міста, багато в чому визначивши перспективу його розвитку на довгі роки.



■ Вулиця Перемоги (весна 1954 року)

■ Район вулиць Комсомольської та Перемоги (осінь 1953 року)



■ Зелене містечко (середина 1950-х років)

■ Біля приватних будинків (1955-1956 роки)



■ Приватні оселі (зима 1955-1956 років)



■ Вулиці Садова та Комсомольська (зима 1955-1956 років)



■ Приватні оселі (зима 1955-1956 років)



■ Приватні будинки (1955-1956 роки)





■ Приватні оселі (1955-1956 роки)





Розділ III. ГРОМАДА ІЛЛІЧІВСЬКА

Розповідаючи про громаду Іллічівська 1950-х – початку 1960-х років, в першу чергу слід сказати про органи влади, а точніше – місцеве самоврядування. Як зазначалося в попередньому розділі, протягом понад двох років відповідна структура у новонародженому населеному пункті була відсутня. Однак, успішна розбудова селища й значне зростання кількості його мешканців у 1950-1952 роках вимагали вирішення цієї проблеми. Вона була законодавчо розв'язана спеціальним указом Президії Верховної Ради УРСР від 11 серпня 1952 року. Населений пункт заводу № 490 отримав не тільки свою селищну раду, але й власне ім'я – Іллічівськ. Немає жодних сумнівів, що воно походить від назви Іллічівських хуторів (або хутора Іллічівка), які понад сторіччя називались Буговими (за ім'ям свого власника, грека за походженням, майора Андрія Буги). У березні 1927 року, в зв'язку з підготовкою до «всенародного святкування» 10-річного ювілею Жовтневої революції, за «ініціативи місцевих жителів» хутори були перейменовані на честь В.І. Леніна.

Указом 1952 року передбачалось «утворити Іллічівську селищну раду», проте до загальних всеукраїнських виборів у місцеві ради залишалося ще понад півроку. Оскільки указ потрібно було виконувати, Одеська міська рада 4 вересня 1952 року прийняла не зовсім правове рішення «підібрати голову і секретаря, яким доручити комплектування селищної ради до 20 вересня».

Незабаром, після узгодження кандидатур з дирекцією заводу та партійними органами, головою першого в Іллічівську виконкому селищної ради призначили «старого більшовика» С.М. Зарембу, а секретарем А.О. Непомнящу. На першому засіданні цього «демократичного органу» члени виконкому затвердили себе на названі посади як виконуючі обов'язки. Щоправда, навіть голова селищної ради мав тоді заробітну платню лише 45 руб. на місяць, що частково компенсува-



С.М. Заремба (1954 р.)

лось отриманням ним земельної ділянки для зведення власного будинку по вул. Садовій.

Тільки 22 лютого 1953 року в Іллічівську провели перші в його історії місцеві вибори, в результаті яких було сформовано селищну раду депутатів трудящих з 35 обранців громади. Хоча й ці вибори в цілому мали формальний характер, а співвідношення в раді комуністів, комсомольців, жінок і чоловіків було визначено заздалегідь, склад депутатів все ж таки репрезентував різні верстви населення, основні організації й служби селища. Серед них були директор середньої школи, головний інженер заводу, лікар, начальник вузла зв'язку, представники військового комісаріату і міліції, а також найбільш соціально активні вчителі, інженери-суднобудівники, робочі заводу і будівельники.

Першим обраним головою селищної ради був І.І. Соловійов, який займав цю посаду протягом одного року. Надалі, до 1961 року на цьому посту працювали З.І. Соловійова (з квітня 1954 р.) і І.Г. Бондарчук (з січня 1955 р.). Секретарями ради були вже згадана А.О. Непомняща (до квітня 1955 р.) і З.М. Тесленко



У К А З

Президії Верховної Ради Української РСР

Про віднесення населеного пункту будівництва заводу № 490 Овідіопольського району Одеської області до категорії селищ міського типу

Віднести населений пункт будівництва заводу № 490 Овідіопольського району Одеської області до категорії селищ міського типу, присвоївши йому найменування – селище Іллічівськ.

Утворити Іллічівську селищну Раду, підпорядкувавши її Одеській міській Раді депутатів трудящих.



Голова Президії
Верховної Ради Української РСР

М.ГРЕЧУХА

Секретар Президії
Верховної Ради Української РСР

В.НИЩЕНКО

м. К и ї в

11 серпня 1952 року



Члени виборчої комісії (клуб, 1957 р.)

до 1967 року. Спочатку селищна рада розміщувалася в квартирі одного з двоповерхових каркасних будинків по вул. Шкільній, а пізніше отримала декілька кімнат у двоповерховій будівлі управління УНР-603 на площі Праці.

Крім голови і секретаря, які отримували дуже малу заробітну платню, усі депутати виконували свої обов'язки на громадських засадах без відриву від основної роботи. Сесії ради збиралися доволі часто і на кожному з засідань приймалася низка рішень, котрі стосувались багатьох нагальних проблем життя селища. Треба зазначити, що рада не мала можливості кардинально впливати на виконання наказів виборців і зазвичай обмежувалася зверненнями та проханнями до Одеської міської й обласної рад, а також з пропозиціями до керівництва заводу та УНРів. Зрідка у рішеннях сесій з'являлись і більш жорсткі формулювання – «зобов'язати» чи «вказати на чергове невиконання рішення...». Але селищній раді не вистачало головно-го, а саме фінансового забезпечення. Бюджетні гроші більш-менш стабільно виділялися лише на заробітну платню працівникам закладів освіти, медицини та культури, а на інші потреби селища (озеленення, освіт-

лення, підтримання належного санітарного стану, ремонтні роботи та ін.) їх хронічно не вистачало. Тому селищна рада перебувала у постійній залежності від керівництва підприємств, які мали в своєму розпорядженні робочу силу та значну матеріальну базу.

Селищній раді доводилось постійно шукати розуміння й підтримки з боку керівництва заводу № 490 і УНРів та розраховувати на свідомість іллічівців під час проведення так званих «воскресників». Саме цим, а також організацією культурно-масових заходів, переважно й обмежувалась діяльність виконавчого комітету й депутатів селищної ради. І все ж таки обранці народу щиро намагалися зробити своє рідне селище чистим та привабливим, а повсягденне життя його мешканців більш зручним, цікавим та наповненим.

Тут доречно хоча б коротко зупинитись на питанні адміністративного підпорядкування Іллічівська. До серпня 1952 року він входив до складу Овідіопольського району Одеської області. Згаданий указ від 11 серпня 1952 року підпорядкував його Одеській міській раді депутатів трудящих, а територіально Іллічівськ увійшов до складу Кагановичського (з 10 березня 1958 року – Приморського) району міста Одеси. 30 грудня 1962 року селище було включене до новоствореного Київського району Одеси. 12 квітня 1973 року указом Президії Верховної ради УРСР Іллічівськ був віднесений до категорії міст обласного підпорядкування. Цей статус місто зберігає і в наші дні, проте слід пам'ятати, що своє ім'я новонароджений населений пункт офіційно отримав не 35 років тому, а саме у 1952 році.

Ще у 1950-му році у генеральному плані розбудови заводу й робочого селища передбачалось створення надійного телефонного зв'язку. Однак у 1955 році обласна рада професійних спілок констатувала: «незадовільно працює зв'язок, телеграми надсилаються з Одеси поштою, а отримувати посилки мешканці селища Іллічівська вимушені їздити до Одеси». Щоправда, ще раніше перша поштарка селища А.О. Сокур ходила за



Члени виборчої комісії (СШ № 6, 1957 р.)

листами та газетами пішки аж до Великодолинського. Вона стала начальником першого поштового відділення Іллічівська, яке мало адресу «Одеса, Б-18». У 1954 році свій радіо- і телефонний вузол створили також на заводі № 490. Його начальником був Б.М. Найда, а техніком – О.М. Якушечкіна (Киндюк).

Однак надійного телефонного зв'язку для населення між АТС Одеси і комутатором Іллічівська не було ще довго, оскільки тимчасова «повітряна лінія» часто виходила з ладу, а телефоністки з'єднували селищних абонентів вручну на застарілому обладнанні. Для того, щоби поспілкуватися телефоном з родичами інших міст, потрібно було їхати до Одеси. Після неодноразових прохань і скарг місцевих депутатів телеграфно-переговорний пункт Іллічівська був відкритий лише в 1956 році при селищному поштовому відділенні.

Перший спеціалізований продуктовий магазин на вул. Перемоги 7, розрахований на шість робочих місць, звели в 1951 році за типовим проектом. Його асортимент складався з бакалії, гастрономії, хлібних і кондитерських виробів. Інших продуктових магазинів, за виключенням двох тимчасових ларків-буфетів на території «зони» і судноверфі, в Іллічівську не було

аж до 1955 року. Тоді депутати селищної ради зробили висновок: «у селищі відсутні магазини з продажу хлібо-булочних виробів, посудо-господарських товарів, меблів, книжок і культтоварів, засобів сангієни, не організована торгівля на ринку, мають місце обрахунки покупців і приховування товарів». Крім того, вони підкреслили відсутність в продажу найнеобхідніших продуктів харчування: м'яса, круп, макаронних виробів та ін. Депутати рекомендували у стислі терміни розширити торгову мережу та її асортимент, а також організувати на ринку «колгоспну торгівлю сільгоспродуктами». Останні мав постачати колгосп ім. Карла Лібкнехта селища Чорноморки (Люстдорфа).

Ще гіршим був стан громадського харчування. Барачна будівля тимчасової їдальні на 1955 рік стала зовсім непридатною і «навіть загрожувала обваленням стелі». В їдальні було брудно, їжа була поганої якості, а меню зовсім бідне. Крім того, відзначались великі черги, обрахунки клієнтів та ін. Хоча нову двоповерхову кам'яну їдальню на вул. Леніна 5 звели наприкінці того ж року, якість їжі й обслуговування в ній кардинально не покращились, на що депутати селищної ради неодноразово звертали увагу.

Сказане повною мірою стосувалось і стану побутового обслуговування населення, яке в Іллічівську було практично відсутнім. В той час селище не мало пральні, перукарні, фотоательє, майстерень з пошиву взуття та одяжі, ремонту побутової техніки і т.і. Тільки з 1955 року, дякуючи втручання депутатів рад різних рівнів і професійних спілок, ситуація стала потроху покращуватися, хоча ще протягом тривалого часу побутове обслуговування іллічівців бажало бути кращим.

Особливо скрутним був стан охорони здоров'я людей, хоча нерідко саме від нього залежало питання життя або смерті. Першим медичним працівником Іллічівська була З.Є. Кузьміна, яка, будучи фельдшером у ВТК № 176 з січня 1950 року, одночасно надавала медичну допомогу і першим будівельникам заводу та

селища. Однак, вже наприкінці того ж року в селищі організували перший «здравпункт», який спочатку містився в бараці неподалік першої котельної, а з травня 1953 року – в одноповерховому будинку на розі вулиць Перемоги та Комсомольської. Саме там працювала й невеличка аптека. Першим кваліфікованим лікарем селища стала А.М. Котова, якій допомагали два фельдшери – З.Є. Кузьміна і Т. Пархоменко, а також медична сестра О. Галушко.

У 1954 році «здравпункт» отримав статус медичного закладу 1-ї категорії. В той час в ньому працювали четверо лікарів, фельдшери та медичні сестри, але вони не могли забезпечити потреб населення Іллічівська, яке постійно збільшувалось. Стаціонарної лікарні в селищі не було, єдина санітарна машина не встигала на чисельні виклики і не могла вчасно доправити всіх важких хворих та породіль до Одеси. Тому нерідко медичним працівникам доводилось доправляти пацієнтів до лікарень на попутному транспорті, але навіть у таких умовах вони робили все можливе і навіть неможливе для збереження здоров'я й життя іллічівців.

Зведення будівлі для лікарні планували розпочати вже в 1950 році, але черга до неї дійшла лише через чотири роки. Ця ситуація викликала обгрунтоване обурення мешканців селища. Керівництво заводу № 490 неодноразово вимагало від будівельників прискорення робіт, тим більше, що закуплене для лікарні обладнання тривалий час зберігалось на складах підприємства. Так чи інакше, але поліклініка на 260 відвідувань щодобово була здана до експлуатації наприкінці 1955 року. Коли це сталося, з'ясувалося, що наявне стаціонарне відділення на 35 ліжок разом з пологовим боксом, розташоване на її другому поверсі, вже не могло забезпечити потреб іллічівців. Тому незабаром у будівлі «нової поліклініки» залишилися тільки операційна, пологове й хірургічне відділення, а решта були розміщені в двох одноповерхових бара-

ках (колишніх гуртожитках), розташованих на протилежаючому боці вул. Будівельної.

В ті роки головним лікарем закладу була А.М. Котова. І в наші дні ветерани з подякою згадують перших лікарів Іллічівська: А.В. Криленко і М.П. Полякову (терапевтів), Н.О. Дідур, М.А. Абрамову та М.Є. Пирожок (педіатрів), А.В. Рабінкову (хірурга), Л.Є. Сержант (стоматолога), Л.І. Рувинську (рентгенолога), Р.І. Шевцову (невропатолога), Г.С. Станкову (кардіолога), фельдшера О.П. Бучацького, акушерку К.Ф. Шевцову, санітарку З.М. Мучинську та інших.

Оскільки прибулі на будівництво заводу № 490 робочі й службовці були переважно молодими людьми, однією з нагальних проблем для них була відсутність дошкільних закладів. Ситуація ускладнювалась тим, що згідно діючим законам, жінкам доводилося виходити на роботу відразу ж після закінчення 56-денної відпустки з вагітності та пологів, а відпустки для нагляду за дітьми в ті роки взагалі не передбачались.

Зведення першого в селищі дитячого садка № 21 УНР-603 (пізніше тресту «Чорноморгідробуд») розпочалося тільки на початку 1952 року, а в березні 1953 року він прийняв дітей віком від 2,5 до 8 років. Фактично цей садок, що розташовувався в центрі кварталу № 1, був, за визначенням того часу, «дитячим комбінатом на 100 місць з групами дітей ясельного та дошкільного віку». Як згадувала колишня завідувача цього дошкільного закладу Т.О. Філіпова, з перших днів роботи в ньому перебувало в середьому 150-160 дітей як будівельників, так і заводчан. Згодом батьки провели спеціальний «воскресник», на якому разом з персоналом дитячого садка висадили навколо будівлі дерева й кущі, а також звели криті бесідки та гральні майданчики.

Вже в 1954 році запрацювали заводські ясла на 60 місць по вул. Шевченка 9, першою завідувачою яких була І.С. Стаматакі. Дочка І.С. Стаматакі Серафіма згадувала, що спочатку, до отримання житла, в од-

ній з кімнат цієї будівлі мешкала й їхня багатодітна родина. Щоправда, вже в червні 1955 року депутати селищної ради відзначали, що «дитячі заклади (ясла і дитсадок) перевантажені, недостатньо забезпечуються продуктами харчування, не мають холодильників, приміщення дитсадка потребує ремонту, відсутній необхідний інвентар».

Будівля заводського дитячого садка № 89 по вул. Шевченка 3 також була здана зі значною затримкою лише наприкінці 1955 року. В ньому були суттєві недоробки, зокрема погано працювали системи водопостачання та каналізації, через що діти потрапили до цього закладу лише наступного року. Однак, не дивлячись на складнощі, дітлахи Іллічівська непогано доглядалися в усіх трьох дошкільних закладах селища, а їхнім здоров'ям опікувалися турботливі медичні сестри А.І. Тройніна, О.Н. Бабенко, К.Т. Цуркан, О.І. Васильєва та інші.

Діти перших будівельників і заводчан шкільного віку спочатку навчалися у Великодолинській середній та Олександрівській семирічній школах, куди щодня мусили добиратися переважно попутними машинами і навіть пішки. Зведення будівлі першої середньої школи селища рухалося занадто повільно, а тривала ліквідація дуже суттєвих недоробок призвела до того, що воно було прийнято комісією лише наприкінці грудня 1952 року. Саме тому уроки в школі № 6 розпочалися лише в січні наступного року з третьої чверті. Першим директором цього навчального закладу був М.К. Білий. Тільки в серпні 1953 року через подовження навчального року перші 13 випусників школи отримали свідоцтва про закінчення семирічного (неповного середнього) курсу навчання.

Навесні 1954 року на посаду директора школи призначили О.Д. Занозу, якій також довелося займатися ремонтом та іншими господарськими справами. В першу чергу йшлося про створення для дітей найелементарніших умов: організацію роботи буфету, придбан-

ня титану для кип'ятіння води та ін. За підтримки дирекції заводу та керівництва УНРів перші вчителі школи опікувалися обладнанням класів, створенням наочних посібників та збиранням бібліотеки. Їм активно допомагали члени батьківського комітету, головою якого протягом багатьох років була С.О. Горб. Спільними зусиллями вчителів, учнів та їхніх батьків біля школи були висаджені тополі та гарний яблуневий сад. Щоправда, в 1955 році місцеві депутати під час планової перевірки зауважили, що «у селищній школі не здійснюється політехнізація, відсутнє обладнання у фізико-хімічних кабінетах, недостатньо наочних посібників, погано організоване фізичне виховання дітей, не виконується закон про загальну обов'язкову освіту». Деякі вчителі, не маючи житла в Іллічівську, мусили кожного робочого дня приїжджати сюди з Одеси.

Наступним директором школи з вересня 1956 року став І.С. Жидовленків. Першими серед вчителів Іллічівська слід згадати жінок, значна частина яких приїхала сюди разом зі своїми чоловіками-суднобудівниками: Л.П.Бабій (Яхник), Л.Г. Фурманову, В.С. Смирнову, Л.Ф. Убийвовк, В.Ф. Сенкевич (Іллінську), В.І. Поліховську та ін. Працювали в школі й вчителі-чоловіки, нерідко колишні фронтовики: І.К. Котов, Е.Х. Статакі, М.Ю. Шойхет та ін. Завдяки високому фаху й рівню культури перших педагогів учні школи № 6 отримували глибокі та всебічні знання, а закладені в ті часи традиції збереглися в системі освіти міста Іллічівська до наших днів.

Вже наприкінці 1950-х років будівля школи стала замалою для постійно зростаючої кількості учнів селища. Нова триповерхова школа зі спортивною залом, навчальними майстернями та стадіоном була зведена в 1961 році. В ній досі розташовується середня школа № 1, яка є правонаступницею першої школи Іллічівська. Протягом понад півстолітньої роботи школи (№ 6 та № 1) її закінчили декілька тисяч людей. Тут доречно

згадати про 18 перших її вихованців, які в липні 1955 року отримали «атестати зрілості» про повну середню (десятирічну) освіту. Серед них були доволі відомі пізніше в Іллічівську люди: С.Е. Стаматакі, Ю.Х. Таушанов, Г.С. Гордієвська, Е.С. Петров, Л.І. Кушнір та ін.

Восени 1953 року в будівлі середньої школи розпочала свою роботу і школа робочої молоді № 17. В її п'ятьох класах вечорами отримували освіту майстри й робочі заводу № 490, а також будівельники. Зазначимо, що їхнє успішне навчання було б неможливим без всебічної підтримки адміністрації заводу та інших підприємств.

Загалом, хоча в той час більшість іллічівців важко працювала шість днів на тиждень, а умови їхнього життя були нелегкими, людям все рівно хотілося спілкування, повноцінного й змістовного відпочинку. Протягом трьох перших років існування селища в ньому не було будь-яких культурно-масових закладів, навіть кінотеатру та бібліотеки. Офіційні культурні заходи обмежувалися переважно так званою «політико-виховною роботою», яку проводили в гуртожитках комуністи-вихователі та так звані «політичні керівники». Щоправда, влітку молодь «марнувала» свій вільний час на танцювальному майданчику біля тимчасової їдальні, де грали духовий оркестр або баяніст.

Після тривалого тиску професійних спілок на керівництво заводу № 490, у 1953 році в селищі звели так званий «Клуб будівельників» на 320 місць на площі Праці. Хоча в ньому спочатку не було навіть дерев'яної підлоги, він на багато років став єдиним в селищі закладом культури. Першим директором клубу був В.С. Титаренко. Незабаром в ньому почали збиратися учасники художньої самодіяльності заводу, які нерідко виступали з концертами не тільки в самому Іллічівську, але й в навколишніх селах, а також брали участь у численних міських та обласних конкурсах. При клубі працювала театральна студія на чолі з

В.А. Левінсоном, драматичний гурток, школа хорошого співу (Л.Г. Фурманова), а також духовий оркестр та хорівий колектив заводу. Окремо слід сказати про С.Е. Стаматакі, яка виконувала на концертах заводської самодіяльності популярні пісні та класичні арії.

В ті далекі роки однією з провідних форм культурно-масової роботи вважалась організація лекцій, диспутів та тематичних вечорів. Назвемо декілька найбільш розповсюджених і навіть обов'язкових тем: «Про міжнародне становище», «Протиатомний захист населення», «Санітарна освіта», «Про дружбу і кохання», «Подвиги героїв-комсомольців» і т.п. Зазвичай лекторів привозили з Одеси, але невдовзі в Іллічівську з'явилися власні місцеві агітатори.

Більшість мешканців селища намагалися ігнорувати подібний спосіб проведення дозвілля і тому на лекції активістам вдавалося залучати переважно комсомольців та членів комуністичної партії. Крім того, іллічівці бажали влітку дивитися кінофільми не в задушливому приміщенні клубу, а на відкритому повітрі. Однак, справжній літній кінотеатр на 640 місць був збудований лише восени 1955 року. Протягом десятків років саме цей заклад був одним з найпопулярніших місць відпочинку. В ньому не тільки демонстрували кінофільми, але й проводили концерти місцевих та приїжджих артистів, циркові вистави, зустрічі з відомими кіноакторами, вечори відпочинку та ін.

В перші роки існування Іллічівська в селищі діяли дві бібліотеки. Одна з них була заводською, а її основу склали 2000 томів книг, які подарував одеський судноремонтний завод № 1 ім. А. Марті. Першим завідувачим цієї бібліотекою була В.М. Степаненко. Селищна бібліотека була створена дещо пізніше. Спочатку вона розміщувалась у дерев'яному бараці, а згодом її перевели до квартири двоповерхового каркасного будинку, яку звільнила селищна рада. Пізніше бібліотека перебувала у підвалі, в клубі та в інших місцях, поки в середині 1960-х років не опинилася в приміщенні,

розташованому на першому поверсі п'ятиповерхового будинку на розі вулиць Леніна та Олександрійської. Тривалий час в ній не було читальної зали, що значно обмежувало можливості користування доволі значним книжковим фондом бібліотеки.

А тепер скажемо про спортивне життя Іллічівська. Протягом перших п'яти років тут не було стадіону. Він був облаштований лише в 1955 році між колгоспним ринком та першою котельною. Крім того, заводчани власними силами звели волейбольний майданчик на тимчасовій судноверфі. Найактивнішими організаторами спортивних заходів були молоді спеціалісти заводу В.І. Вікулов, Г.М. Тюсов та ін. Найбільш розвинутими у селищі були такі види спорту, як волейбол, баскетбол, легка атлетика, шахи, а особливо футбол. Хоча футбольні команди заводчан і будівельників вдома запекло змагалися між собою, ті ж самі спортсмени успішно виступали в складі єдиної команди селища на обласних, республіканських та всерадянських змаганнях добровільного спортивного товариства «Водник». Відомо, що в ті роки різноманітні політичні заходи, зокрема «демонстрації трудящих» 1 травня та 7 листопада, повинні були обов'язково супроводжуватись спортивними змаганнями та ходою молодих спортсменів.

Стосовно демонстрацій зазначимо, що першу з них вдалося провести лише 1 травня 1956 року на площі Праці. Вона була нетривалою й завершилася мітингом біля клубу. Щоправда, пізніше організатори демонстрації у звітах до керівних органів скаржилися на те, що чимало віруючих батьків не пустили своїх дітей на цей комуністичний захід.

Тепер доречно хоча б коротко зупинитися на проблемах екології та озеленення Іллічівська. Спочатку, ще наприкінці 1940-х років передбачалося облаштування захисної зеленої зони, яка мала простягнутися широкою смугою між селищем та будівельними майданчиками заводу на площі понад 110 га. До неї мали



М.І. Нагаєв (1956 р.)

увійти вже існуючі яблунево-грушевий садок на березі моря площею 3,1 га та полезахисна лісосмуга. Однак, вже в 1950 році одна частина цієї ділянки була зайнята кварталом котеджів Зеленого містечка, друга відбулася під забудову житлових кварталів (№ 3 і 4), а третя – під частину майданчика підсобних будівельних підприємств.

Вже під час будівництва перших житлових кварталів одеський архітектор Г.М. Готгельф постійно звертав увагу на необхідність «детальної розробки системи озеленення селища». Його побажання були частково враховані проєктантами, але висадку дерев між будинками взяли на себе перші іллічівці. Більш значні масиви дерев, наприклад лісосмугу по вул. Комсомольській та яблуневий садок біля школи, висаджували переважно колективними зусиллями на «воскресниках». Особливо масовим став «воскресник» 20 березня 1955 року, коли у вже уснуючій лісосмузі на місці нинішнього міського парку та православного храму, була розчищена алея та підсажені нові дерева. Загалом, на кінець 1955 року в селищі було висаджено майже 17 тис. дерев і понад 11,5 тис. кущів. Зауважимо, що ба-

гатьма з цих «воскресників» керував особисто директор заводу № 490 М.М. Сургучов. Крім того, саме він спеціальним наказом від 5 травня 1955 року створив садівницьку бригаду на чолі з М.І. Нагаєвим.

Підкреслимо, що висаджені в ті роки дерева протягом багатьох років захищали мешканців селища від гарячої літньої спеки, гуркоту автотранспорту й пилу, який утворювався в ході перевантажування вугілля та залізної руди в порту. І досі найбільш зеленими й привабливими для відпочинку куточками Іллічівська залишаються вулиці Корабельна, Шкільна, площа Праці й стара частина вул. Леніна.

Однак, екологічним питанням в ті часи все ж таки не приділялося достатньої уваги. Так, у генеральному плані 1950 року не було передбачено спорудження систем центральної каналізації з очисними спорудами і навіть окремої дощової каналізації. Тільки в середині 1950-х років в селищі була збудована так звана зовнішня каналізація, якою стічні води без будь-якого очищення скидалися балкою в море неподалік селищного пляжу.

І на останок, для утворення більш повного враження про життя перших іллічівців, слід сказати про проблему сполучення селища із зовнішнім світом. З розповідей ветеранів знаємо, що шляхи були для них в певному сенсі життєнеобхідними. Нагадаємо, що в перші роки в селищі не було налагодженої торгівлі продуктами харчування і тому люди мушили пішки, пісчаним пересипом між морем і лиманом ходити за ними до Чорноморки, а далі їхати трамваєм до «Привозу» й центральної частини Одеси. Такі «мандрівки» займали багато часу, відволікаючи людей від роботи, і тому керівництво заводу нерідко виділяло вантажівку, якою жінки могли з'їздити за продуктами на одеські ринки.

У 1952 році нарешті було відкрите щоденне регулярне автобусне сполучення з Одесою: спочатку через селище Великодолинське, а з 1955 року по згаданій

вище дамбі через лиман. Однак, і в той час відзначалося, що воно не було надійним і зручним: розклад рейсів не виконувався, старі автобуси часто виходили з ладу, останній рейс до Одеси був о 6-й вечора, а до Іллічівська – о 5-й. Дорога через лиман дійсно була найближчим шляхом до Одеси, але після ліквідації дамби у 1961 році (у зв'язку з приходом на ІСРЗ з Кронштадта німецького трофейного дока 4-М) вона припинила своє існування. Слід сказати і про те, що плани зведення трамвайної лінії Чорноморка-Бурлача Балка та налагодження приміського сполучення морем за маршрутом Одеса-Сухий лиман залишалися мріями до самого початку 1960-х років, аж поки їх не здійснив Іллічівський порт. Зрозуміло, чому протягом тривалого часу іллічівці відчували себе відірваними не тільки від закладів культури, вищої середньої та професійної освіти, але й від більш-менш налагодженого повсякденного життя.

Підводячи основні підсумки розвитку громади Іллічівська протягом 1950-х років, підкреслимо, що через означені вище причини кількість населення селища не досягла жодного з запланованих показників. Наприкінці 1952 року у 85 житлових будинках селища мешкало 4 тис. осіб (без врахування «спецконтингенту» ВТК, військових будівельного батальйону та прикордонної застави). У 1954 році населення зросло до 6 тис. мешканців, а у 1960 році – ледь досягло 10 тис. осіб. На 1958 рік в Іллічівську загалом було зведено понад 20 тис. кв. м житла, але будівництво запланованої у 1950 році першої черги селища, а саме його перших чотирьох житлових кварталів, так і не було завершено.

■ Після демонстрації (1 травня 1956 року)



■ Заводчани на демонстрації (1 травня 1961 року)

■ «Комсомольське» весілля подружжя Іванюків (1960 р.)



■ Мешканці Іллічівська та Олександрівки в Одесі (1950-ті роки)





■ Свято на стадіоні «Авангард» (Одеса, 1958 рік)



■ Заводчани на відпочинку (кінець 1950-х років)

■ М.М. Сургучов на полюванні (плавні Дністра, 1956 р.)



■ Дружня вечірка у бригадира В.І. Раскола



■ «Воскресник» у лісосмузі поблизу площі Праці (20 березня 1955 року)



■ «Воскресник» у лісосмузі поблизу площі Праці (20 березня 1955 року)





■ Озеленення Іллічівська (район вулиць Перемоги та Комсомольської, 1956 р.)

■ На «воскреснику» (травень 1959 року)



■ Демонстрація та мітинг на площі Праці (1 травня 1956 року)



■ А.А. і П.П. Батури (7 листопада 1956 року)



■ Водії (середина 1950-х років)



■ Домашнє господарство



■ Л.М. Нагаєв на крижині (зима 1953-1954-го років)

■ Виступ військового ансамблю (середина 1950-х років)



■ Учасники заводської художньої самодіяльності (1958 р.)



■ Іллічівці (друга половина 1950-х років)

■ Р.М. Ковалюх в кабінеті
(1955 р.)



■ Співробітники заводу № 490 (1956-1957-й роки)



■ В.М. Нагаєва (1961 р.)



■ Співробітники заводу № 490 (1956-1957-й роки)





■ Заводчани (1956-1957-й роки)



■ Лікарі Іллічівська (початок 1960-х років)







■ Іллічівці та олександрівці (середина 1950-х років)



■ Іллічівці та олександрівці (середина 1950-х років)



■ На вулицях Іллічівська (1956 – поч. 1960-х років)

■ Біля бараку-їдальні (1956 р.)



■ Жінки біля управління порту (1961 р.)

■ На площі Праці (1960-1961-й роки)



■ Портрети іллічівців (1956 р.)

■ Діти Іллічівська (1956-1961-й роки)



■ Кухарки біля їдальні (1956 р.)



■ Підростаюче покоління (1957-1960-й роки)



■ Вчителі та учні Іллічівська (1955-1956-й роки)



■ Учні середньої школи № 6 (1953 та 1956-й роки)



■ Хлопці біля школи (1952-1955-й роки)

■ Ю.В. Попов (1953 р.)



■ Клас В.І. Поліховської (1956 р.)



■ Клас О.Д. Занози (1956 р.)



■ Останній дзвоник 1956 року

■ 8-й клас В.Ф. Сенкевич
(Іллінської, 1956 р.)



■ 10-й клас В.Ф. Сенкевич
(Іллінської, 1958 р.)



■ Останній дзвоник 1956 року



■ Портрети іллічівців (1956-1957-й роки)



■ Портрети іллічівців (1956-1958-й роки)



■ Прикордонна застава в порту (1960 р.)



■ Солдати полігону в Іллічівську



■ Прикордонники (друга половина 1950-х років)





■ Прикордонники (друга половина 1950-х років)



—

—

—

—

Розділ IV. НАРОДЖЕННЯ ПОРТУ

Ідея створення морського торговельного порту на Сухому лимані виникла ще наприкінці 1940-х років, але тільки у першій половині 1956 року вона почала отримувати більш-менш конкретні форми й втілюватися в життя¹. У червні 1956 року керівництво Чорноморського державного морського пароплавства провело цілу низку робочих засідань і зібрань різного рівня, на яких були розглянуті основні параметри майбутнього проекту, оформлені у вигляді конкретних, виважених та обгрунтованих пропозицій. Фахівці звертали особливу увагу на необхідність створення в першу чергу морського фарватеру та вхідного каналу через піщаний пересип, а також проведення днопоглиблювання на значній частині нижнього ковша Сухого лиману, оскільки саме ці роботи були найбільш об'ємними, технічно складними і відповідно найдорожчими.

Слід підкреслити, що в ідеї передачі заводу № 490 у підпорядкування ЧМП в той час було чимало супротивників. Серед них можна назвати не тільки М.М. Сургучова та інших співробітників заводу, що цілком зрозуміло, але й низку впливових чиновників в Москві, зокрема у Міністерствах оборони та суднобудівної промисловості СРСР, а також у регіональній Раді народного господарства. Зазначимо, що про можливе повернення заводу до складу МСП на підприємстві впевнено говорили аж до літа 1958 року.

В усіх опублікованих джерелах і спогадах ветеранів автором ідеї створення порту на Сухому лимані називається лише одна людина – начальник Одеського порту, а на 1956 рік керівник ЧМП Олексій Євгенович Данченко. Звичайно, у нього були підстави для наполегливого втілення в життя своєї мрії. До основних з них напевно належали: обмежені можливості подальшого розширення та розвитку Одеського морського порту, необхідність винесення подалі від міста Одеси переробки екологічно небезпечних вантажів – вугілля, залізної руди, цементу, мінеральних добрив і т.п., створення на Сухому лимані бази суден технічного флоту



О.Є. Данченко (сер. 1960-х років)

пароплавства, а також гарна перспектива організації ремонту численних суден ЧМП на вже існуючому заводі № 490.

І от настав останній акт драматичної історії суднобудівного заводу № 490 МСП. 30 грудня 1956 року Рада міністрів СРСР прийняла окрему постанову, в якій дозволила ЧМП «використовувати район Сухого лиману для потреб торговельного порту». В цьому документі наявний спеціальний пункт щодо підпорядкування заводу № 490 Міністерству морського флоту СРСР, а по суті про його повернення до свого колишнього засновника. На підставі цього документа з'явилися наказ міністра суднобудівної промисловості СРСР від 3 січня 1957 року та телеграфне розпорядження міністра морського флоту СРСР від 8 січня того ж року про передачу заводу. Вже протягом 10-16 січня 1957 року представники обох міністерств здійснили передачу об'єктів заводу до складу діючих підприємств ММФ, підписавши відповідний акт.

Цей акт передачі є дуже важливим документом, оскільки в ньому був чітко зафіксований фактичний стан існуючої судноверфі, недобудованого БКЦ, а та-

кож селища Іллічівськ. Комісія констатувала, що «на майданчику основного заводу завершені промислові об'єкти відсутні», зазначивши, що на будівництво заводу було витрачено дуже значну суму коштів – понад 514 млн. руб.

Загалом на будівельному майданчику № 1 в ході вертикального планування було виїнято понад 2,4 млн. куб. м ґрунту, поруч стояв незавершений і законсервований блок корпусних цехів площею 4,5 га і розташовувалась так звана «добудівна набережна», а саме 330 м практично готових причалів. Якщо ж додати до цього 13,2 км залізниці, 25,5 км труб головного водогону, 14,8 км шосейних доріг, 15 км високовольтних ЛЕП з двома підстанціями і 8 трансформаторами, стає цілком зрозуміло, що сім років наполегливої праці будівельників і величезні державні кошти не були витрачені марно. Підкреслимо, що саме створення порту й переорієнтація заводу № 490 з суднобудування на судноремонт дозволяли з максимальною ефективністю використати незавершені об'єкти, тимчасову судноверф, підсобні промислові підприємства, усю наявну інфраструктуру та комунікації і врешті-решт власне селище Іллічівськ.

Трохи пізніше, а саме 15 лютого 1957 року, завод безпосередньо увійшов до складу ЧМП. Приблизно з того часу можна говорити про формальне створення зовсім нового підприємства, яке пізніше стало Іллічівським портом. Справа в тому, що для координації дій вже існуючого суднобудівного заводу та нового порту, підпорядкованих ЧМП, керівництво пароплавства прийняло справжнє «соломонове рішення». Наприкінці лютого 1957 року директором заводу № 490 було призначено Ф.О. Матюшева, а вже 9 березня він став першим «начальником порту Іллічівськ», який насправді існував поки що тільки на папері. Ф.О. Матюшев займав дві названі посади одночасно до кінця жовтня поточного року, але, на жаль, не приділяв належної уваги розвитку як заводу, так і нового порту.

Підкреслимо, що завод як єдине в цьому районі підприємство ЧМП, прийняв безпосередню участь у підготовці до зведення порту. Так, у серпні 1957 року робочі заводу займалися перенесенням кабелю військового зв'язку з піщаного пересипу, готуючи таким чином фронт робіт для будівництва вхідного каналу до Сухого лиману. Крім того, відділ капітального будівництва заводу, в якому працювало чимало фахівців, відразу ж включився в роботу зі створення гідротехнічних споруд.

Однією з найважливіших подій, без якої подальше будівництво як порту, так і майбутнього судноремонтного заводу було б абсолютно неможливим, без сумніву стало прориття з 25 серпня по 1 жовтня 1957 року землярядом «Вайгач» за допомогою шаланд «Даугава», «Кизилташ» та «Амур» тресту «Азчорморшлях» піщаної коси-пересипу. В ході цих робіт Сухий лиман було зв'язано з морем підхідним каналом довжиною майже 1000 м, шириною 70 м і він назавжди перестав бути закритою водоймою. До речі, протягом семи років цього так і не змогли зробити будівельники заводу № 490, що напевно стало однією з причин майже повного провалу виконання проекту з його будівництва. Добре розуміючи неаби-яку важливість цих робіт, О.Є. Данченко наказав видати їхнім учасникам дуже значну грошову премію в сумі 30 тис. руб. Після цього розпочався новий і дуже динамічний етап в історії створення порту.

23 жовтня в Іллічівську працювала представницька комісія ЧМП, яка, проаналізувавши ситуацію на Сухому лимані, надала начальнику ЧМП конкретні пропозиції щодо подальших дій. На їх підставі вже 25 жовтня О.Є. Данченко видав наказ № 733, який мав назву «Про будівництво порту на Сухому лимані». Це дуже серйозний документ, в десяти пунктах якого були детально розписані першочергові завдання ЧМП, заводу № 490 і Одеського порту, спрямовані на одну мету – ввести в дію новий порт вже 1 квітня 1958 року, тобто через п'ять місяців.

Такі стислі терміни вражають і сьогодні, але подальший хід подій показав, що начальник пароплавства мав рацію й доволі вірно розрахував людські, технічні та матеріальні можливості, які перебували в його підпорядкуванні. Можна навіть сказати, що він тільки й очікував зручної можливості розпочати зведення нового порту, для чого заздалегідь дуже добре підготував усі відповідні організації та служби ЧМП. Більше того, будівельні роботи на Сухому лимані були розпочаті без будь-якої затримки ще й тому, що в квітні-липні 1957 року інститутом «Чорноморніпроект» була розроблена основна проектна документація щодо днопоглиблювальних робіт, зведення гідротехнічних споруд, складських приміщень та комунікацій. Загальна вартість цих робіт, які вважались першочерговими і були розраховані до 1960 року, оцінювалась майже у 140 млн. руб.

Напевно, тут немає потреби наводити весь доволі об'ємний наказ № 733 від 25 жовтня 1957 року, але його основні положення були такими. Всі незавершені об'єкти, розташовані на будівельному майданчику № 1 заводу № 490, передавались у пряме підпорядкування Одеського порту. Його начальник Ю.О. Волканович мав забезпечити будівництво «порту на Сухому лимані» людьми та технікою, перенести сюди стоянку суден технічного флоту, організувати новий вантажний район Одеського порту, налагодити катерами «Лукомський» і «Капела» щоденний пасажирський зв'язок між Іллічівськом та Одесою, а також забезпечити на місці навчання кранівників, вантажників та іншого портового персоналу.

Саме тоді Ю.О. Волканович призначив «замісником начальника порту Одеса на Сухому лимані» Володимира Христофоровича Хантадзе. Він займав цю посаду до січня 1961 року, після чого став заступником, а згодом і начальником Іллічівського морського торговельного порту (з квітня 1962 до жовтня 1969 рр.). До речі, багатьма роками пізніше В.Х. Хантадзе, маючи



В.Х. Хантадзе (поч. 1960-х років)

на увазі наказ О.Є. Данченка від 25 жовтня 1957 року, в одній зі своїх газетних статей прямо написав, що «цей наказ і цю дату з повним правом слід вважати днем народження порту». Очевидно, що ми маємо на решті погодитися з людиною, яка віддала Іллічівську 12 років свого життя і була дуже добре обізнана з відомими та невідомими сторінками ранньої історії порту.

Слід мати на увазі, що В.Х. Хантадзе взяв на себе переважно забезпечення величезної роботи зі створення майбутнього порту, яка вимагала організації цілої низки відповідних служб та підрозділів, а також підготовку кадрів. Для керівництва ж будівельними роботами начальник ЧМП О.Є. Данченко відрядив сюди 31 жовтня 1957 року іншу людину – справжнього фахівця з будівництва портів Петра Гавриловича Колесо-ва, який на той час був начальником Миколаївського морського порту. Він зайняв посаду заступника директора заводу № 490 ЧМП з капітального будівництва, але протягом певного часу одночасно виконував обов'язки «головного інженера зі зведення порту на Сухому лимані».

Саме тоді на берегах лиману розгорнулося широке та масштабне будівництво. До акваторії лиману



П.Г. Колесов (1950-ті роки)

увійшли землечерпалки «Куйбишев», «Жовтнева революція», «Волхов», «Цюрупа», «П'ятирічка», чимало самохідних шаланд для відвезення ґрунту та два плавучі копри. Розпочалися багаторічні днопоглиблювальні роботи, зведення двох шпор вхідного каналу, забивання паль та шпунту, будівництво причалів, добудова й переобладнання БКЦ під складські приміщення. Також було відновлено роботи з вертикального планування правого берега лиману для розміщення вантажних майданчиків та складів, будівництва залізниці, під'їздних доріг та ін.

Головним виконавцем цих робіт було обрано потужний трест «Чорноморгідробуд» ЧМП, до складу якого в 1957 році включили УНР-603 (з 1961 р. – будівельне управління № 430), а також будівельні управління № 429, 455, 485, пересувні будівельні загони № 2, 6 та інші організації. Таким чином значна частина тих будівельників-іллівців, які розпочали зведення заводу № 490 у 1950 році, з цього часу активно включилася в роботи з розбудови нового порту на Чорному морі.

Про значний внесок інженера П.Г. Колесова, на честь якого 1965 року назвали морський буксир іллі-

чівського портофлоту, свідчить наказ В.Х. Хантадзе від 14 березня 1958 року, в якому він доручив йому «забезпечити керівництво та контроль за усіма видами будівельно-монтажних робіт та технічною документацією...», зокрема підготовку детального графіка будівництва об'єктів на поточний рік.

Підкреслимо, що з самого початку у всіх гідротехнічних та земляних роботах на Сухому лимані безпосередню участь брав один із співавторів цієї книги – Георгій Вікторович Степанов і саме завдяки йому ми можемо сьогодні проілюструвати текст унікальними фотознімками. До речі, на них добре видно, що для укріплення берегів вхідного каналу до лиману не вистачало залізобетонних паль та спеціального залізного шпунта. Щоби зимові шторми не занесли новий канал піском, на прохання О.Є. Данченка заміну шпунту в стислі терміни в значній кількості виготовили на заводі № 490 із некондиційних труб діаметром 150 та 300 мм. До нас дійшли дуже показові слова начальника Чорноморського пароплавства на зборах заводчан в листопаді 1957 року: «Якщо ми затримаємося з палями для укріплення каналу та будівництва причалів, якщо швидко не закріпимося на Сухому лимані, морському порту в Іллічівську не бути...».

З листопада 1957 року почався масовий прийом на роботу до нового порту вантажників, електриків, експедиторів, водіїв автотранспорту, складських робітників, матросів технічного флоту та ін. Чимало з них переводилися з заводу № 490, тому багатьом суднобудівникам довелося змінити свій фах після навчання на спеціально створених для цього курсах.

Спочатку більшість служб управління порту розташовувалися в каютах старого колісного пароплава «Київ», який привели з Одеського порту і пришвартували до берега поруч з майбутнім причалом № 1. До речі, в ньому тоді розміщувалась і диспетчерська служба підприємства, а одним з перших її працівників був майбутній начальник Іллічівського порту Станіслав Кирилович Стребко.

Вже в листопаді сталася ще одна знакова подія. На причалі № 2 за допомогою двох автокранів заводу № 490 був змонтований перший порталний кран, виготовлений італійською фірмою «Черетті-Танфані». Цей кран кілька років зберігався на складах заводу і нарешті почав використовуватися за своїм призначенням.

Наполеглива праця портовиків та будівельників протягом зими 1957-1958-го років у дуже складних умовах, дозволила вже в квітні 1958 року організувати на Сухому лимані так званий 4-й вантажний район Одеського морського порту. Його першим начальником став Федір Дмитрович Романовський. До складу району входили портові крани, гараж автотехніки, судна портового флоту й рухомий залізничний склад. Приблизно з того часу на перші причали почав надходити морський пісок, який видобувався черпалками в ході поглиблення вхідного каналу та фарватеру. Вже в травні-червні того ж року до порту на баржах почали привозити гравій, цемент, труби та інші будівельні матеріали, а також різноманітну техніку, комплектуючі, конструкції порталних кранів та буї для позначення вхідного каналу.

Зазначимо, що на кількох фотознімках Г.В. Степанова зафіксований майже невідомий факт відправлення через порт вже в червні-липні 1958 року військового вантажу до Єгипту. Йдеться про новенькі автовантажівки «МАЗ», що прибули сюди на залізничних платформах і були призначені для встановлення на них багатоствольних реактивних мінометів. На жаль, деталі цієї секретної «операції» поки що залишаються загадковими. Так, за спогадами першого лоцмана порту П.П. Батури, найперше самохідне транспортне вантажне судно він особисто привів до порту Сухий лиман з рейду Одеси тільки 31 липня 1958 року. Ним було італійське судно «Лінче» («Lince») довжиною 100 м, вантажністю 1500 тонн з пробкою, яке пришвартувалося біля причалу № 2. Оскільки ця «проводка»

зафіксована у першому часописі лоцманської служби порту під № 1, можна обережно припустити, що саме на цьому судні й були відправлені згадані військові вантажі.

Добре відомо, що вже 3 і 4 серпня до порту заїшли радянські пароплави «Омськ» та «Черкаси» з донецьким вугіллям, завантажені в порту Жданів на Азовському морі. 5 серпня 1958 року урочистою зустріччю пасажирського лайнера «Україна» (капітан Лук'яненко), який був також проведений лоцманом П.П. Батурою, новий порт «Сухий Лиман» на Чорному морі було офіційно відкрито. Подія широко висвітлювалась у місцевій, республіканській та всесоюзній періодичній пресі, завдяки багатьом запрошеним кореспондентам. Після цього питання щодо повернення заводу № 490 до складу МСП більше ніколи не піднімалося.

Показово, що наступного дня наказом Ф.Д. Романовського було створено перші чотири бригади вантажників – № 401 (бригадир Н.А. Кашнов), № 402 (Д.П. Скорохід), № 403 (В.Г. Данилін) та № 404 (В.К. Москул). Спочатку вони склалися з 8-9 осіб, але незабаром кількісний склад бригад збільшили до 12-14 чоловік.

Щоправда, вже 12 серпня 1958 року виконуючий обов'язки начальника Одеського порту В.Х. Хантадзе призначив начальником 4-го вантажного району Валентина Івановича Золотарьова (пізніше, в 1969 році, він став третім начальником Іллічівського порту), а наприкінці того ж року район отримав № 3 і мав таку назву до січня 1961 року. До кінця 1958 року на перших 336 метрах трьох добудованих причалів, якими були прокладені підкранові залізничні колії, вже працювало сім порталних кранів. Загалом з серпня по грудень 1958 року порт прийняв та обробив 162 радянських та іноземних суден.

Тут слід згадати імена перших портовиків, на плечі яких лягли найбільш важкі випробування 1957-1958

років. Крім вже згаданих, серед них були: Б.А. Ромашевський (диспетчер), Н.А. Імнадзе (нач. складу), Ю.О. Станков, А.А. Батура, Г.В. Тавберідзе, Г.К. Серьодкін (відділ механізації), В.П. Артюхов, Є.Г. Бакалюк, Л.Н. Розумна (складські працівники), М.Т. Змирлі, В.Ф. Гордієвський, Є.І. Яні, О.Ф. Молдованов, Д.А. Жеронкін, О.Я. Малостьєв, І.С. Одольський (вантажники), Ю.М. Добровольський, В.Д. Рибій, П.А. Тодорашко (автобаза), І.П. Портер, В.С. Паншин, П.Я. Сілевич (водогосподарство), Б.Н. Найда, М.К. Албул (зв'язок), Б.Т. Іллінський (енергозабезпечення) та ін.

Наполеглива робота зі зведення портових споруд тривала й надалі. У 1959 році було здано до експлуатації більшу частину величезного складу для генеральних вантажів, який портовики продовжували називати «БКЦ» (блоком корпусних цехів), а також добудована станція «Порт Сухий Лиман» з 16 км залізничних колій. Загалом протягом року порт обробив понад 1,8 млн. тонн різноманітних вантажів, серед яких абсолютно переважало експортне вугілля.

Тут доречно сказати, що в 1957 році на баланс порту «Сухий Лиман» було передано весь житловий фонд селища Іллічівськ разом з комунікаціями. Саме в цей час на довгі роки порт став головним містотворючим підприємством. На початку наступного року в порту організували житлово-комунальний відділ (ЖКВ), першим начальником якого був В.Т. Маклаков, а другим – О.І. Сапожников. Цей відділ займався підтриманням у належному стані житлових будинків, забезпеченням їх мешканців водою та теплом, благоустроєм селища, зокрема облаштуванням скверів, дитячих майданчиків, стадіону і навіть пляжу. Керівництво ЖКВ здійснило також низку заходів, спрямованих на виділення портовикам ділянок під індивідуальне будівництво, сади та городи.

Зазначимо, що протягом двох перших років свого існування Одеський порт практично не зводив у селищі Іллічівськ нового житла, обмежившись добудовою

трьох будинків у кварталі № 4 по вулицях Корабельній та Будівельників. У 1959 році до акваторії Сухого лиману доправили декілька залізобетонних брандвахт та дебаркатор, які протягом багатьох років використовувались як робочі гуртожитки, хоча спочатку в них довелося пожити й сімейним портовикам та будівельникам.

Ситуація стала покращуватися лише після того, як у 1959 році П.Г. Колесов направив спеціального листа до керівництва ЧМП, в якому звернув увагу на критичний стан забезпечення портовиків і будівельників житлом у Іллічівську та прохав терміново збільшити кошти на фінансування його будівництва. З 1960 року, коли загальна кількість працівників порту сягнула майже 1,5 тис. осіб, в Іллічівську розпочалося масове будівництво типових чотирьох- і п'ятиповерхових будинків, які нерідко зневажливо називають «хрущобами», але саме в них отримали квартири більшість перших портовиків.

Вже у 1960 році порт «Сухий Лиман» працював доволі стабільно, постійно збільшуючи обсяги оброблених вантажів. Наведемо уривки з наказу В.Х. Хантадзе, який був виданий 5 листопада 1960 року напередодні святкування 43-ї річниці «Великого Жовтня»: «Гідний внесок у справу будівництва комунізму зробили трудящі селища Іллічівськ. Виробничий колектив порту Сухий Лиман виконав план переробки вантажів за 10 місяців 1960 року на 105%. Широко розгорнувся рух колективів та ударників комуністичної праці. Гарних трудових успіхів добилися вантажники бригади № 404 (бр. Москул)... 118 робочих порту змагаються за високе звання ударників комуністичної праці...». І дійсно, вже в цьому році загальний вантажопотік порту сягнув цифри 2,6 млн. тонн. На кінець 1960 року в порту діяли склади загальною площею 135 тис. кв. м та 7 причалів, глибини біля яких сягали 6,75 й 9,75 м.

Тут доречно зазначити також, що в усіх відомих офіційних документах 1958-1960 років нам жодного разу не зустрілася назва «порт Іллічівськ», або «Іллі-

чівський порт». Протягом усього означеного часу він називався тільки «порт Сухий Лиман», або «порт на Сухому лимані».

Значні успіхи трудового колективу не залишилися непоміченими вищим керівництвом і в наказі міністра морського флоту СРСР В.Г. Бакаєва за № 21 від 30 січня 1961 року нарешті пролунали такі очікувані всіма портовиками слова: «Перевести вантажно-розвантажувальний район Одеського порту на Сухому Лимані у самостійний морський торговельний порт 1-ї категорії». Одночасно порт отримав і своє нове офіційне ім'я «Іллічівськ». 14 лютого того ж року його начальником став Пахом Михайлович Макаренко.

З отриманням статусу самостійного підприємства розпочався якісно новий етап розвитку як самого Іллічівського морського торговельного порту, так і історії селища Іллічівськ. Цей період, який закінчився на початку 1990-х років, безперечно заслуговує спеціального поглибленого дослідження з боку фахівців. А в цій книзі-фотоальбомі нам залишається сказати лише одне: ідея О.Є. Данченка щодо використання незавершеного суднобудівного заводу № 490 як бази для створення одразу двох нових підприємств Чорноморського морського пароплавства – Іллічівського морського порту та Іллічівського судноремонтного заводу – була цілком вірною й повністю виправдала себе. Підкреслимо, що головною цінністю, яку отримали ці підприємства у спадок від заводу, стали не склади, причали й будинки, а унікальна людська громада Іллічівська, котра, пройшовши сувору школу випробувань, придбала не тільки багатий досвід та фахові знання, але й стійкість духу і впевненість у своїх силах.

¹ При написанні цього розділу, крім основної літератури, названої у вступі, використані нові книги: Михеева Е. Трудовая летопись Ильичевского морского торгового порта. – Ильичевск, 2007. – 122 с.; Садвари Я. Гавань счастливой судьбы. Документальная повесть о строительстве и развитии Ильичевского морского торгового порта: 1958-2008. – Одесса, 2008. – 360 с.

1957 рік (вересень - грудень)



■ Перший причал порту





■ Роботи на вхідному каналі





■ На Сухому лимані





■ Відновлене будівництво БКЦ





■ Команда земснаряда «Вайгач»



■ БКЦ та частина акваторії Сухого лиману





■ Перший причал



■ Частина акваторії Сухого лиману



■ Прориття піщаного пересипу земснарядом «Вайгач»

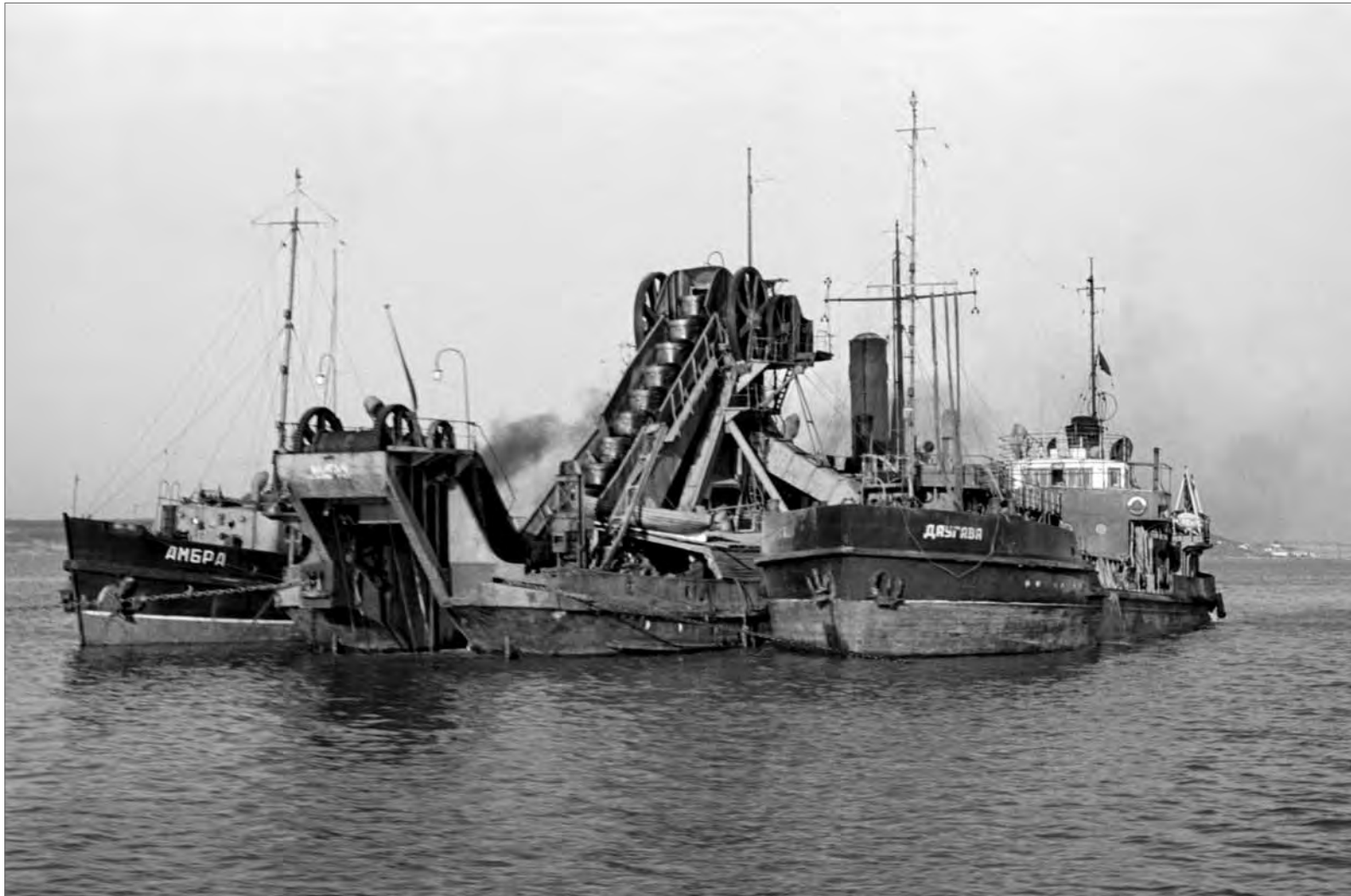


■ Працюють черпалки та шаланди

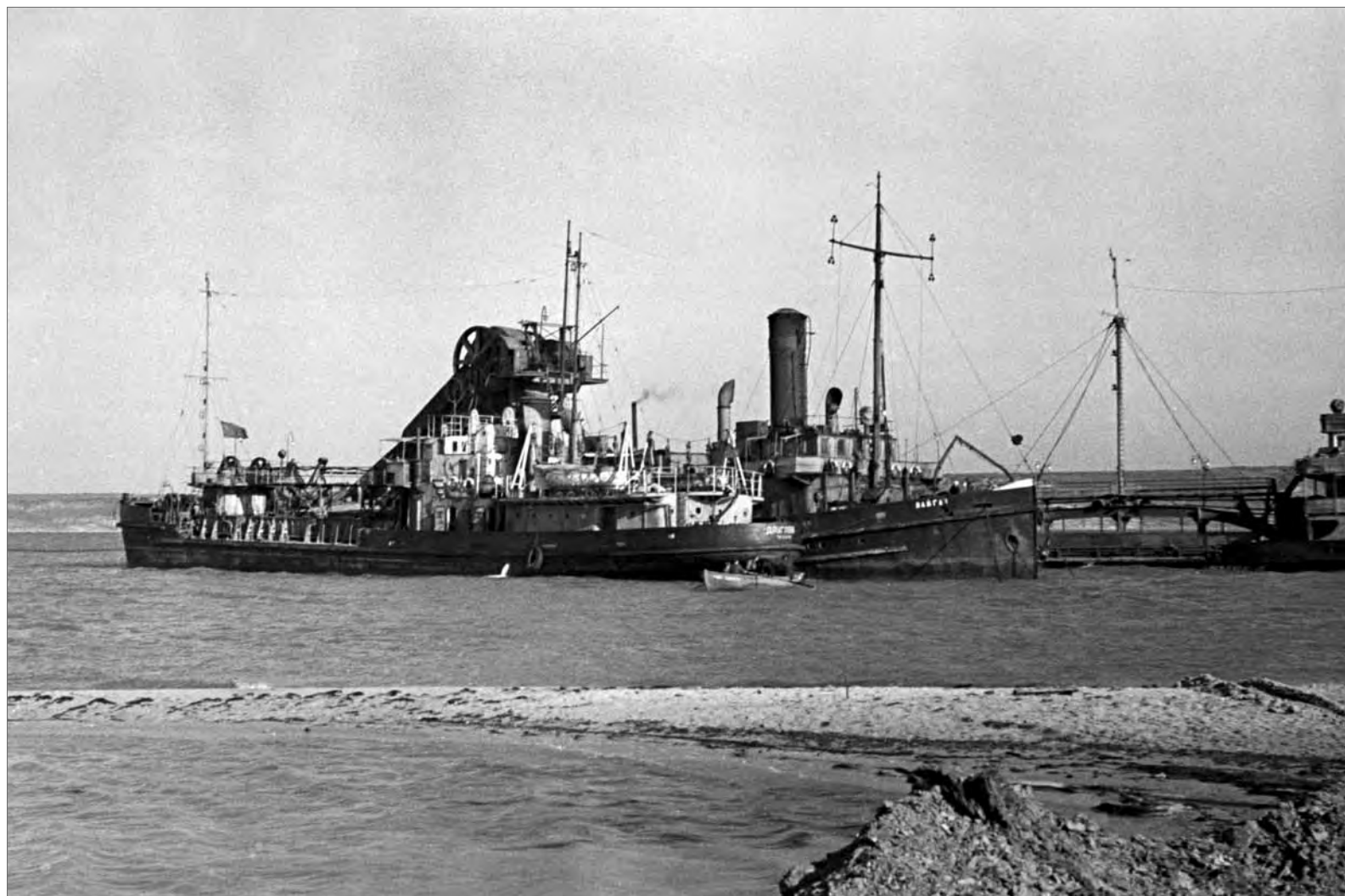
■ Члены команды землечерпалки «Куйбишев»



■ Черпальщики «Куйбишева»



■ Земснаряд «Вайгач» разом з шаландами «Амбра» і «Даугава» поглиблюють вхідний канал





■ Акваторія Сухого лиману

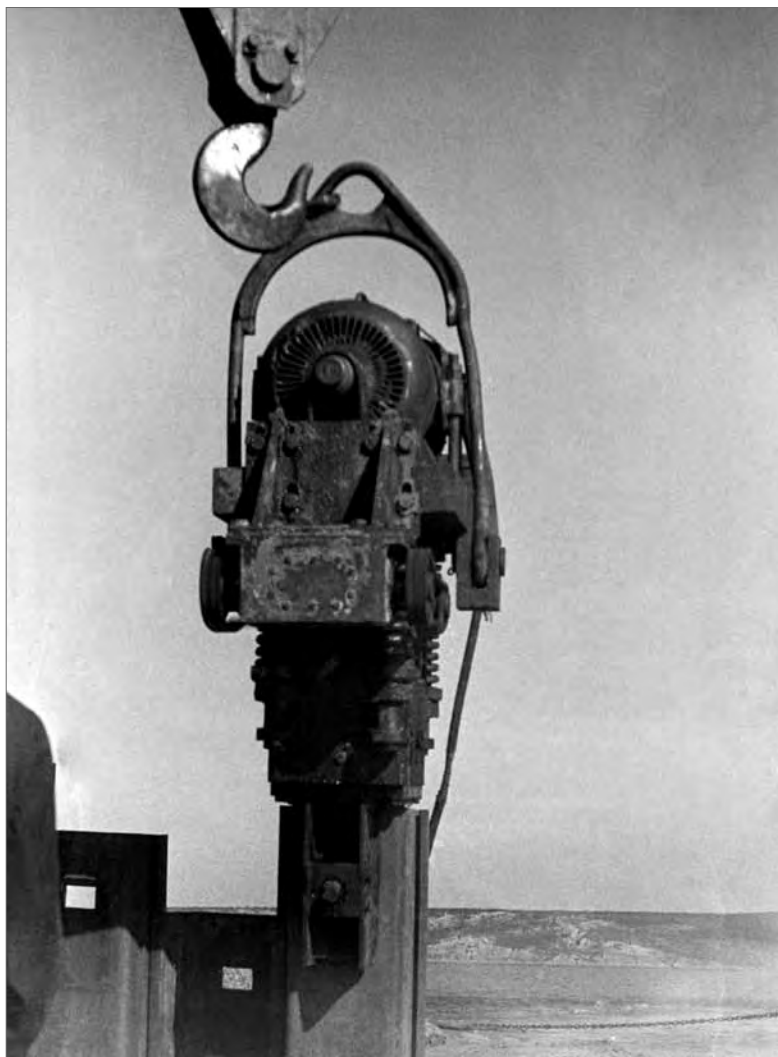




■ Укріплення берегів вхідного каналу шпунтом



■ Забивання шпунту, палі та труб



■ Вхідний канал





■ Початок будівництва південної шпори

■ Будівництва південної шпори



■ Частина південної коси



■ Гідротехнічні роботи на південній косі

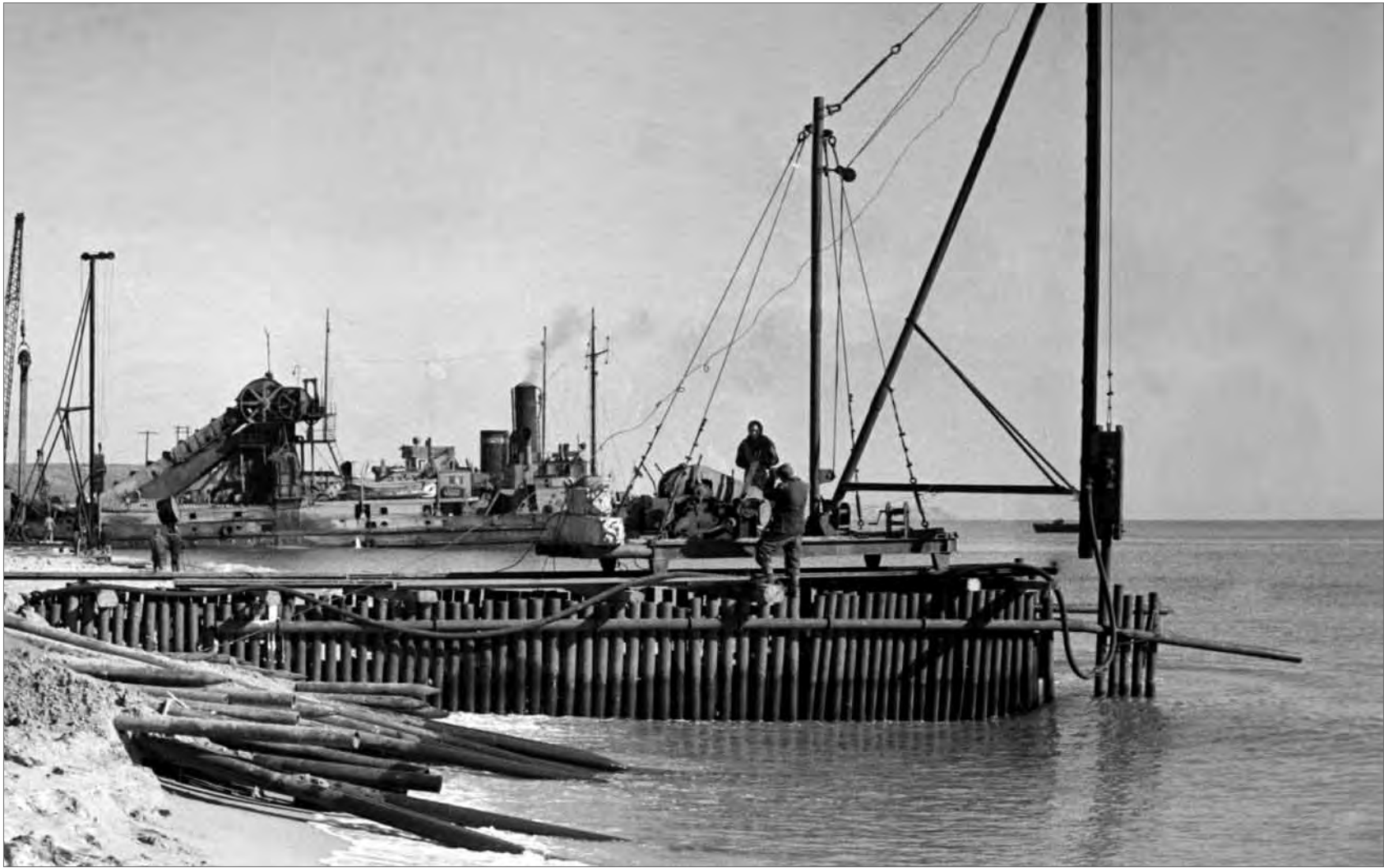




■ На південній косі



■ Роботи на вхідному каналі та південній шпорі







■ Південна коса та акваторія лиману



■ Вигляд південної коси



■ Роботи на вхідному каналі

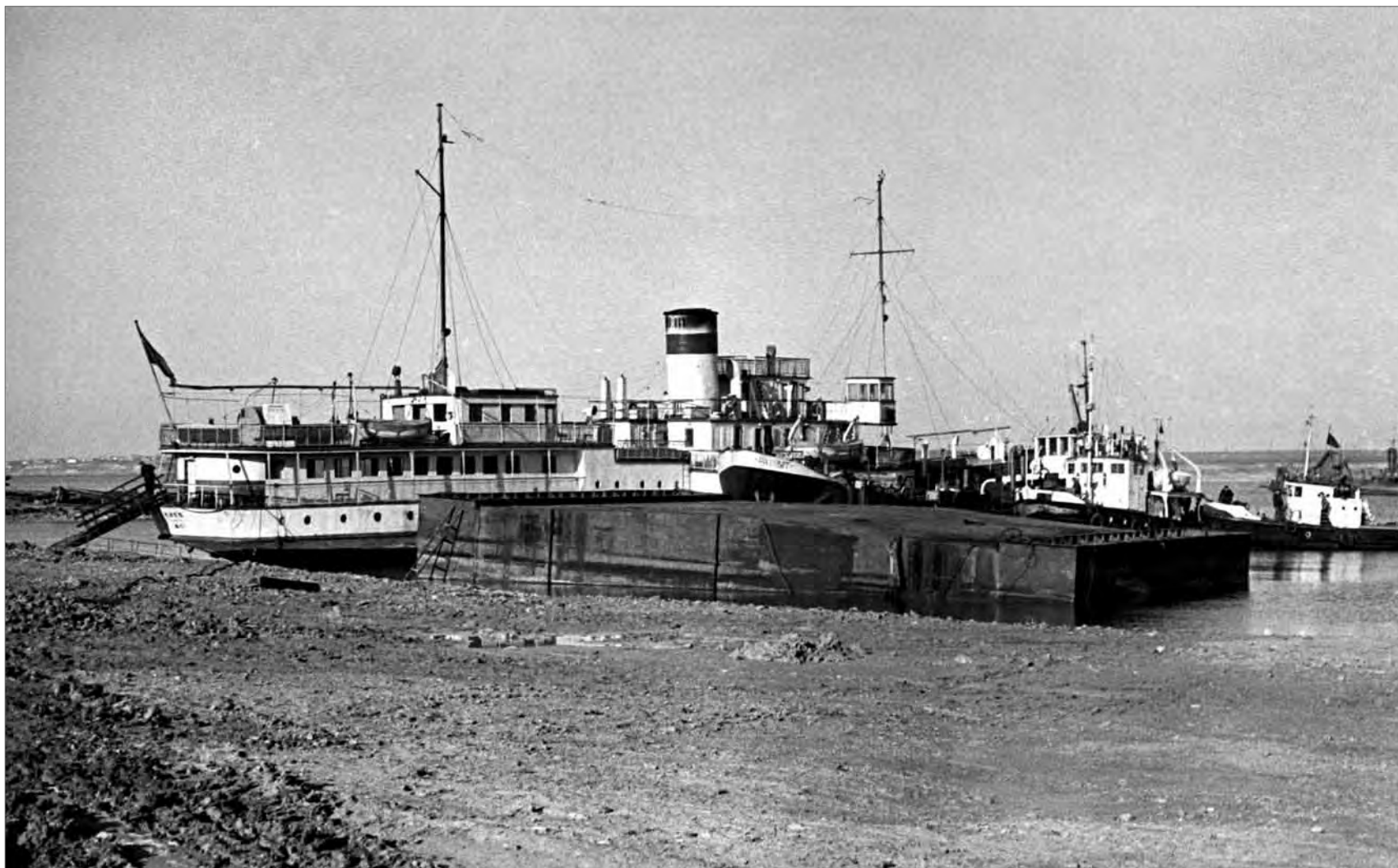




■ Роботи на вхідному каналі



■ Колісний пароплав «Київ»



■ Пароплав «Київ» та частина акваторії лиману

■ Землечерпалки поглиблюють акваторію лиману



■ Район першого причалу в вересні 1957 року



■ Розбудова перших причалів



■ Початок монтажу порталного крану



■ Монтаж першого порталного крану фірми «Черетті-Танфані»



1958 рік



■ Частина акваторії Сухого лиману



■ Відновлені роботи з вертикального планування



■ Будівництво БКЦ











■ Будівництво БКЦ





■ На будівництві БКЦ





■ Будівництво БКЦ





■ Будівництво БКЦ





■ Частина БКЦ



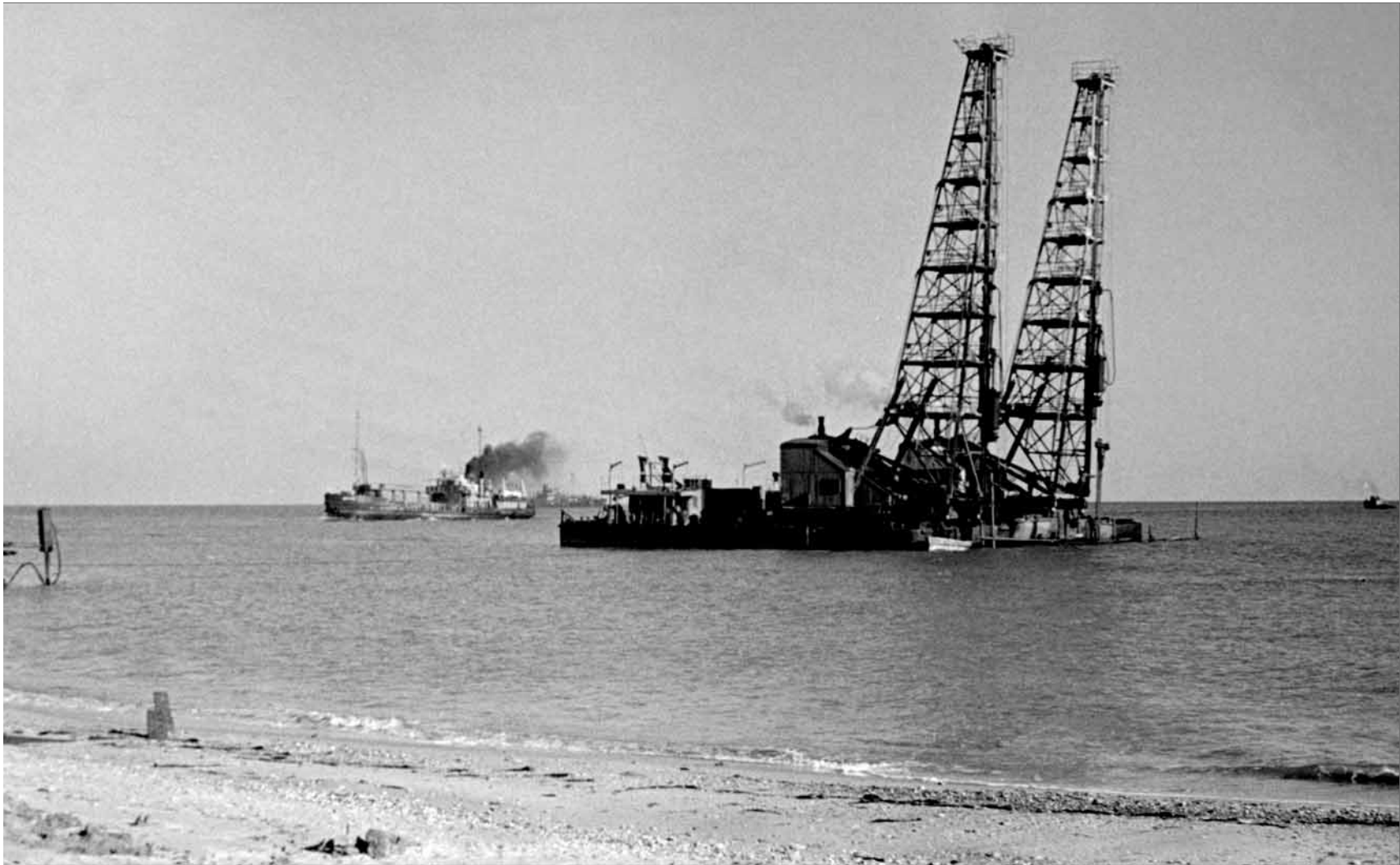
■ Забивання палів під нові причали



■ Південний берег вхідного каналу



■ Будівництво південної шпори





■ Продовження робіт з укріплення вхідного каналу





■ Будівництво причалів № 1-3



■ Монтаж порталних кранів



■ Буї для позначення фарватеру





■ Перевантаження будівельних матеріалів





■ Перші експортні вантажі (червень)



■ На причалах порту



■ Розвантаження перших суден (серпень)

■ Вивантаження донецького вугілля з пароплаву «Омськ»



■ Шаланда «Даугава» на входному каналі



■ Пароплав «Київ» - перше управління порту

1959 рік

■ Спорудження даху БКЦ



■ На даху БКЦ



■ Розвантаження судна з вугіллям



■ Завершення будівництва західної частини БКЦ







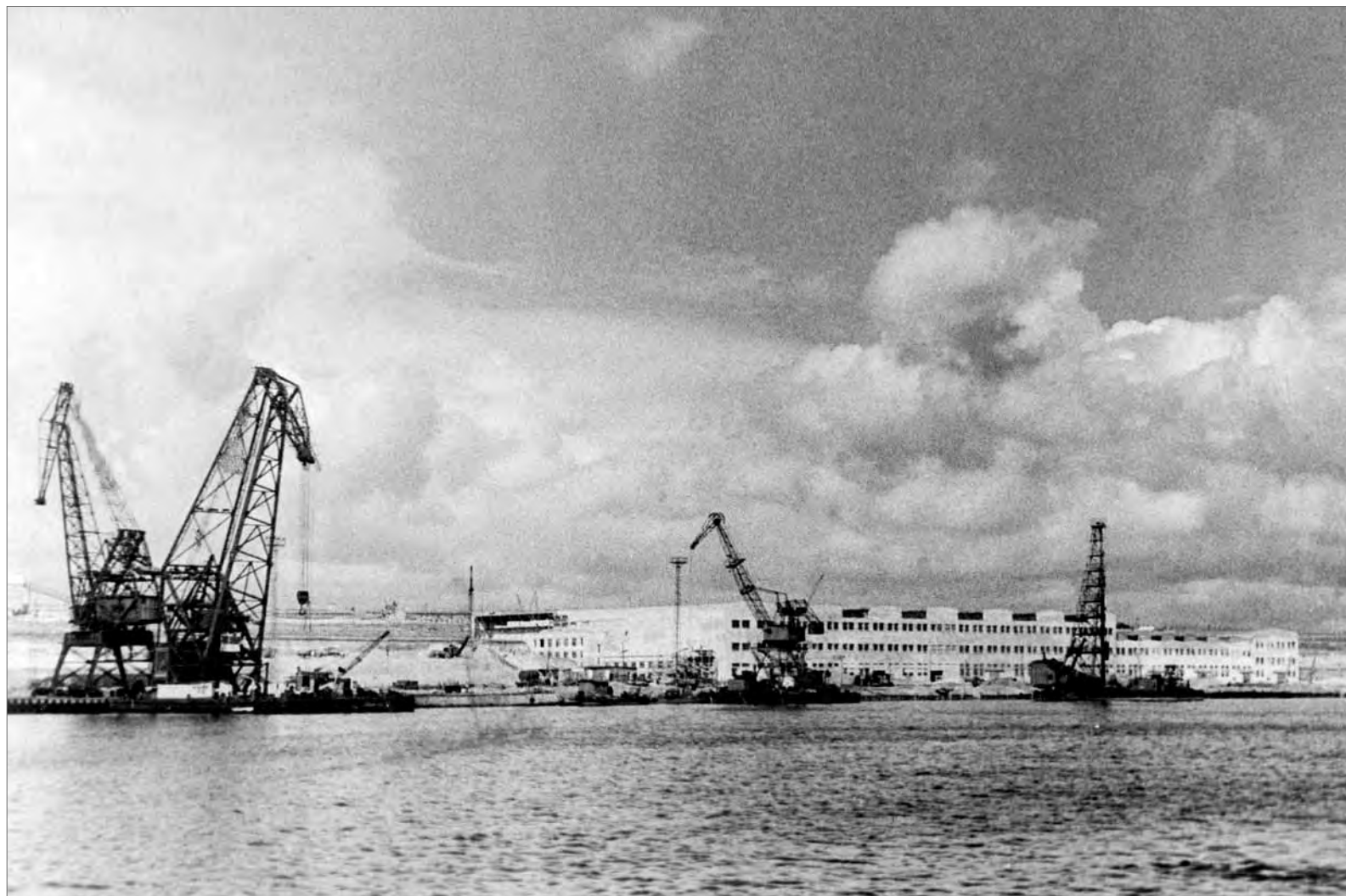
■ Роботи з вертикального планування



■ Будівництво БКЦ



1960-1965 роки



■ Будівництво нових причалів (1960 р.)



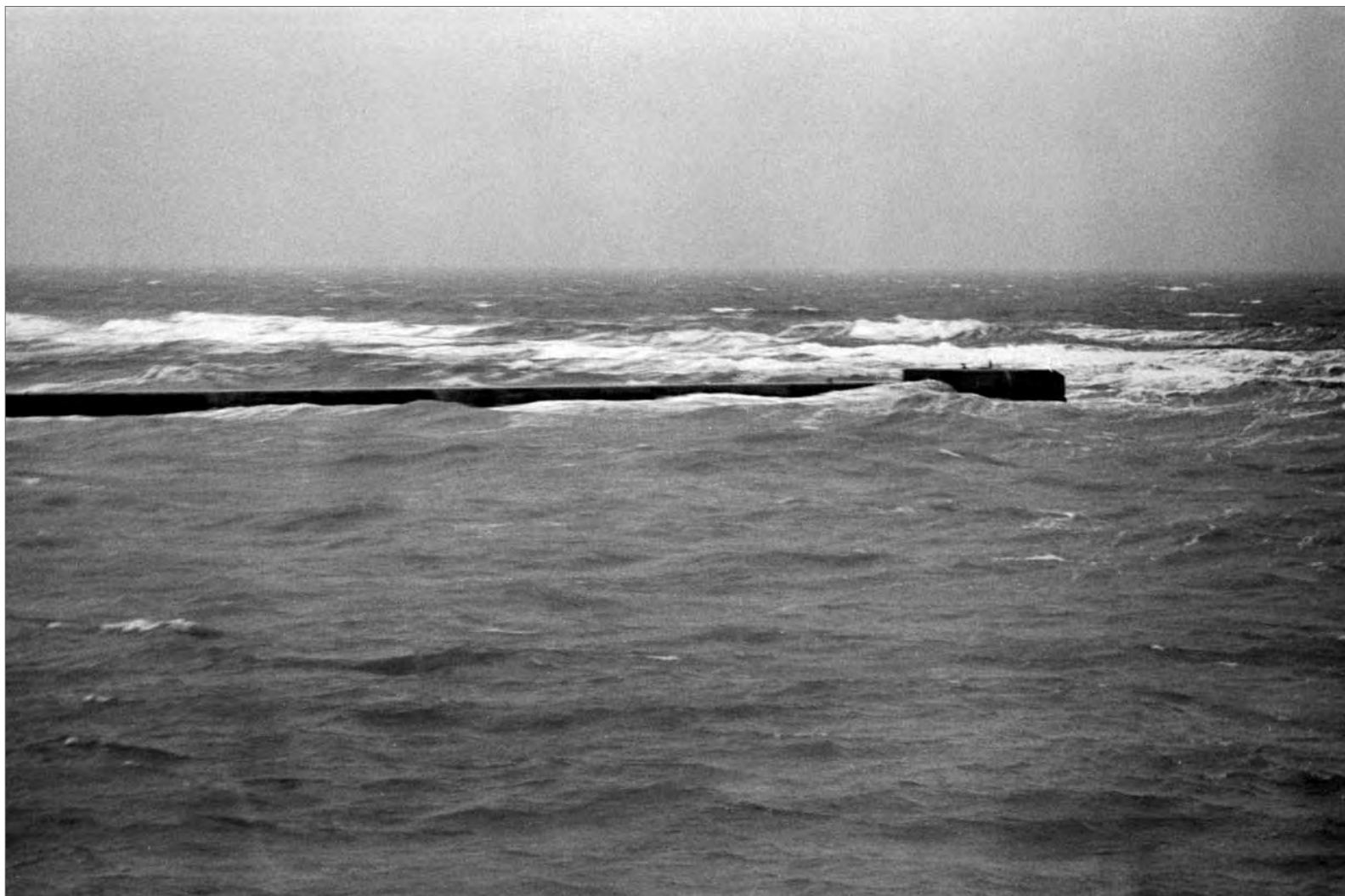
■ Причали порта (1960 р.)





■ Шторм на вхідному каналі (1963 р.)





■ Північна шпора (1963 р.)



■ Випробування на міцність південної шпори (1963 р.)





■ Баржа на південній косі (1963 р.)





■ Північна коса та вхідний канал (1963 р.)



■ Розширення південної коси для нового вантажного району (1963 р.)



■ Вхідний канал та південна коса (1963 р.)







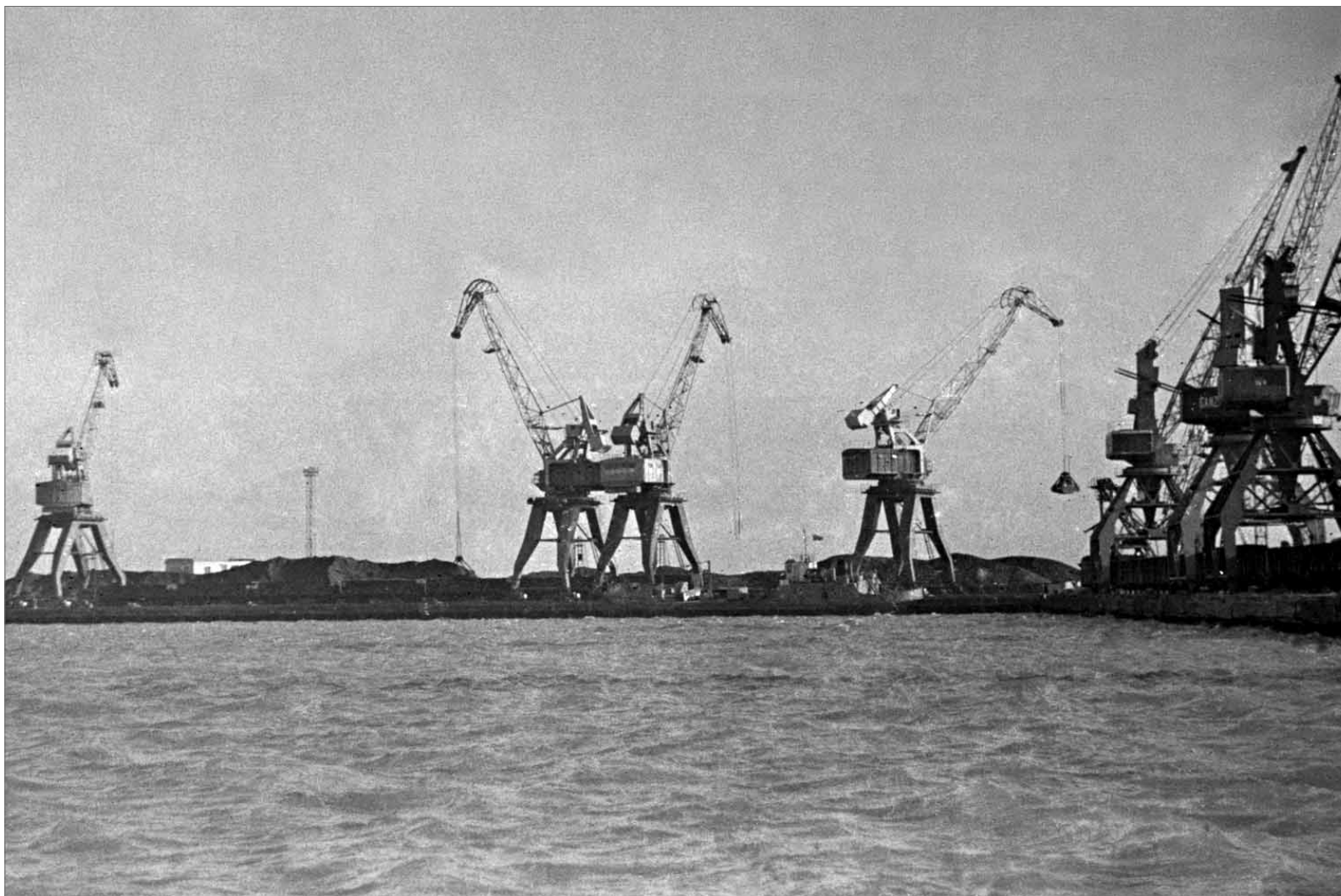
■ Будівництво нових причалів (1961 р.)



■ Баржа на південній косі (1963 р.)



■ Вхідний канал та південна коса (1963 р.)



■ Перевантаження вугілля на першому вантажному районі (1965 р.)



■ Розширення південної коси (1963 р.)





■ Розширення південної коси (1963 р.)





■ Новий склад для вантажів (№ 19; 1965 р.)



■ Співробітники ТЕКу порту.

■ В.Х. Хантадзе, А.В. Єрмаков та портовики на одеському телебаченні (1965 р.)



■ Працюють крани (1965 р.)



■ Перший вантажний район (1965 р.)





■ Іллічівський порт у 1963 році.





■ Перший вантажний район (1965 р.)

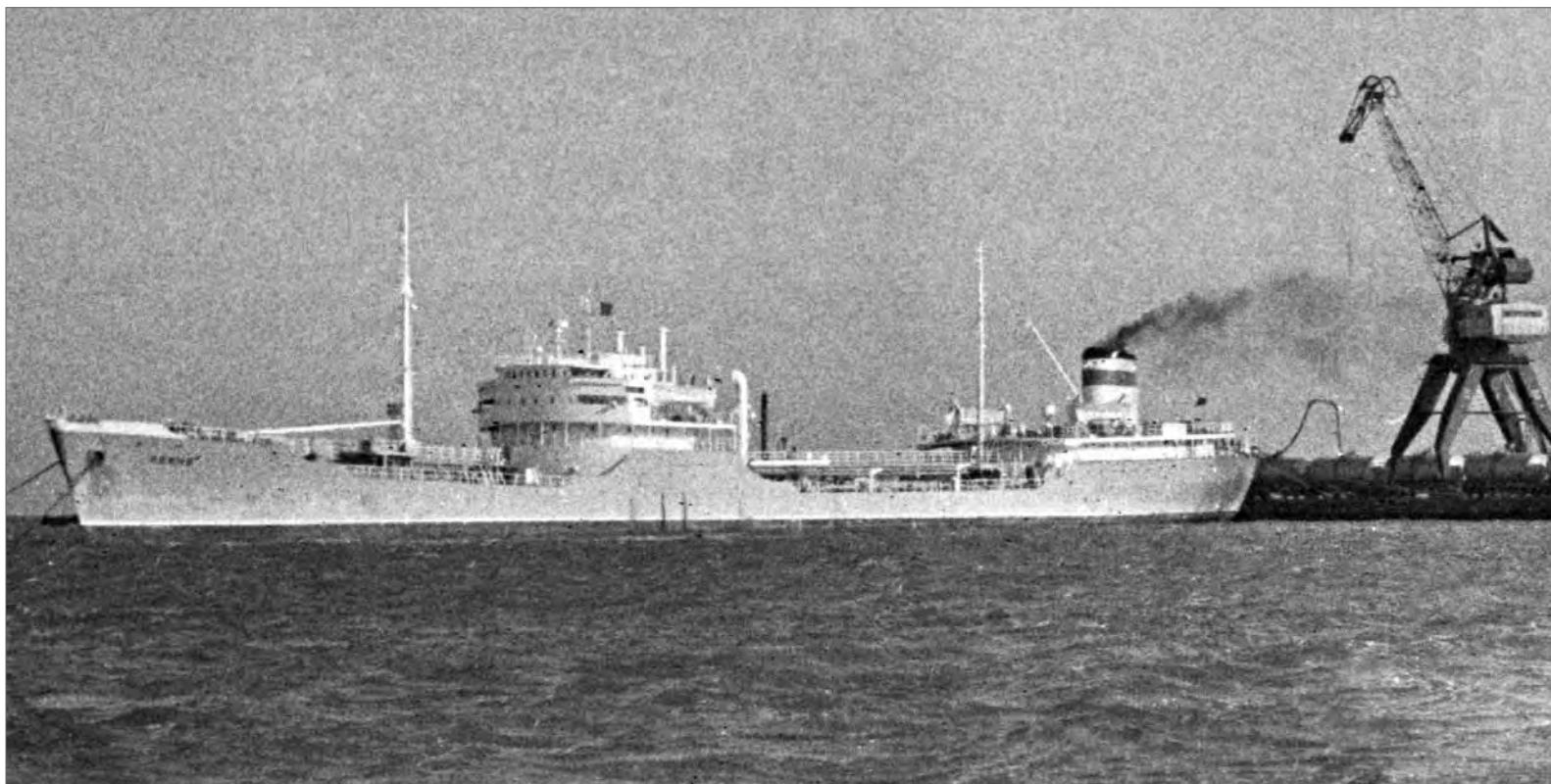




■ Іллічівський порт у 1965 році.







■ Танкер «Адлер» біля причалу першого району (1965 р.)

■ Акваторія Сухого лиману (1965 р.)







■ Керівництво селища, порту та судноремонтного заводу (1965 р.)



■ Лідери компартії СРСР та УРСР в порту (1965 р.)



■ Центральна прохідна порту (1965 р.)



Науково-популярне видання
Книга-фотоальбом
Степанов Георгій Вікторович, Сапожников Ігор Вікторович, Пасічник Станіслав Петрович

ІЛЛІЧІВСЬК:
початок історії у фотознімках.

Відповідальний за видання – С.О. Білюк
Рецензент – д.і.н. А.В. Бойко

Дизайн, обкладинка – І.М. Калайджан

Підписано до друку з оригінал-макета 06.08.2008. Формат 70x100/12. Бум. тип.
Друк офсетний. Умов. вел. арк. 43,2. Наклад 1000 екз. Зам. № 1479/08

Друк: Поліграфічна фірма ДП “Видавничий Дім” Укрпол”.
Адреса: 82400, Львівська обл., м. Стрий, вул. Ю.Липи, 6 (офіс).
Тел.: (03245)-5-91-20, 4-00-71
Вул. Новаківського, 7 (друкарня)
Тел.: (03245)-4-10-90, 4-13-54