

**ВИЗНАЧНІ КОРАБЛЕБУДІВНИКИ УКРАЇНИ**

Відтворено життєвий шлях визначних діячів суднобудівної галузі в Росії та Україні — Володимира Полієвктовича Костенка (1889–1956) та Юрія Семеновича Крючкова (нар. 1928), висвітлено головні етапи їхньої наукової, громадської, організаторської діяльності та особистий внесок в розбудову вітчизняного суднобудування, вивчення історії цієї галузі.

The history of life of the prominent figures in shipbuilding in Russia and Ukraine — Volodymyr Polivevktovych Kostenko (1889–1956) and Yuri Semenovych Krivuchkov (born in 1928) is reproduced, the main stages of their scientific, public and organizing activity and their personal contribution to the forming of the national shipbuilding, the study of the shipbuilding history are examined.

Характерною рисою сучасної вітчизняної біографістики є звернення до особистостей, які належать до національної еліти не за етнічною приналежністю, походженням, посадами та званнями, а за особистим внеском в розбудову окремих сфер життєдіяльності суспільства, впливом на зміст і результативність суспільно-політичних, культурних, економічних процесів. Вивчення їхнього життя та діяльності дає змогу зрозуміти глибинну сутність певних явищ, досягнень в тій чи іншій галузі знання та практики.

Спрямовуючи зусилля на дослідження ролі представників національної еліти в розбудові науки, техніки, промисловості, суспільного життя, автор цієї статті намагається відтворити образи двох визначних лідерів суднобудівної галузі різних історичних епох — Володимира Полієвктовича Костенка (кінець XIX–перша половина XX ст.) та нашого сучасника — Юрія Семеновича Крючкова (нар. 1928 р.) та крізь їхню діяльність простежити розвиток традицій професійного та громадянського служіння вітчизняних кораблебудівників. Таке дослідження важливе для започаткування глибокого вивчення історії кораблебудування крізь призму життєвого шляху його краших представників.

Історіографія виробничої, наукової, громадської діяльності В.П. Костенка [1–3] та Ю.С. Крючкова [4–9] постає з праць, що підводять підсумки певного періоду творчого життя (присвячені ювілейним датам) цих особистостей, або з журнальних і газетних статей, що висвітлюють окремі етапи їхньої діяльності. Автор даної роботи, з врахуванням попередніх студій та ар-

хівних матеріалів, прагне до комплексного дослідження внеску В.П. Костенка і Ю.С. Крючкова як в військово-кораблебудівництва та цивільне суднобудівництва, так і в інші сфери життя України.

Розпочнемо з постаті Володимира Полієвктовича Костенка — інженера, вченого, літератора, публіциста, громадського діяча, лауреата Державної премії СРСР, одного з організаторів кораблебудівництва в СРСР. Більш ніж півстоліття його життя було пов'язане із цією галуззю. В.П. Костенко народився 20 вересня 1889 р. в с. Великі Будиші Полтавської губернії (околиця сучасної Полтави) в родині земського лікаря та сільської вчительки. Професійну кар'єру Володимир Полієвктович розпочав із посади помічника будівельника ескадреного панцерника «Орел» (закладений 20.05.1900 р. в Санкт-Петербурзі на Новому адміралтействі, спушений на воду 06.07.1902 р., в експлуатації — з травня 1905 р.). Таке призначення не було випадковим. Навчаючись на кораблебудівному відділенні Морського інженерного училища в Кронштадті, студент Костенко протягом двох років проходив на ньому виробничу практику.

На кораблі молодий інженер знайомиться з в'єтер-офіцером О.С. Новиковим, майбутнім письменником-мариністом. Згодом образ головного героя одного зі своїх творів (інженер Васильєв) О.С. Новиков-Прибой напише з В.П. Костенка. У примітках до роману «Швсіма» читаємо: «В.П. Костенко, з яким я плавав на панцернику «Орел», став як герой настільки потрібний моїй книзі, що, якби такого не існувало в природі, то довелось б його вигадати» (тут і далі переклад — Н.Р.) [10].

27 травня 1905 р. в Швсімському бою «Орел» отримав більше 100 пошкоджень, але, на відміну від інших панцерників, залишився на плаву і зберіг хід. Заслуга ця, в першу чергу, належала В.П. Костенку — єдиному корабельному інженерові, який залишився живим. Саме тоді Володимир Полієвктович в бойових умовах використав «Таблиці непотоплюваності» О.М. Кривола: система затоплення відсіків, засоби вирівнювання крену та диференту спрацювали безвідмовно.

З травня 1905 р. по лютий 1906 р. В.П. Костенко, разом із іншими членами екіпажу «Орла», був в полоні в Японії. Один із найосвіченіших офіцерів ескадри, він вів ґрунтовні нотатки з описом пошкоджень, отриманих кораблем в Швсімському бою. Особлива цінність авторських записів, в яких формувався талант аналітика та теоретика — це чітка фіксація індивідуаль-

ного сприйняття ситуацій, що мали місце в бою, та їхнього впливу на подальшу боротьбу за плавучість корабля.

Перебування в полоні було часом становлення В.П. Костенка і як політика, прибічника ідей партії соціалістично-революціонерів (есерів), до якої він примкнув ще за часів навчання в Морському інженерному училищі. Вже тоді В.П. Костенко вів пропагандистську роботу серед матросів.

До Росії В.П. Костенко повертався через США, Англію та Францію. Прибув до Санкт-Петербурга в квітні 1906 р. Невдовзі став помічником будівельника ескадреного панцерника «Андрей Первозванный» — одного з найкращих кораблів російського військово-морського флоту тих часів. Цьому призначенню сприяли зібрані ним важливі дані з кораблебудування, що оцінювалися Морським міністерством як такі, що можуть сприяти докорінній реорганізації флоту.

У 1907 р. В.П. Костенка було відправлено до Англії як члена приймальної комісії, а згодом — помічника спостерігача за спорудженням панцерного крейсера «Рюрик». На кораблі В.П. Костенко налагодив зв'язки з революційно налаштованими матросами. Відомо, що есери були прибічниками терору, і група, до якої входив Володимир Полієвктович, готувала замах на Миколу II після повернення панцерника до російського порту Лібава (тепер Лієпая, Латвія). Та замах не відбувся.

Під час перебування в Англії виявилась основна якість В.П. Костенка як корабельного інженера: прагнення до знань, інтерес до технічних теоретичних дисциплін. В університеті Глазго він прослухав курси лекцій із фізики, електротехніки. Одночасно Володимир Полієвктович прагнув досягнути сутності організації виробничого процесу на британських суднобудівних заводах. Повернувшись наприкінці 1908 р. із закордонного відправлення, він виступав перед спеціалістами-інженерами з доповіддю про особливості організації англійської суднобудівної промисловості.

У наступні роки інженер В. П. Костенко працював над проектом переозброєння панцерників Чорноморського та Балтійського флотів. Головним інспектором кораблебудування О.Н. Криловим (майбутнім академіком АН СРСР, Героєм Соціалістичної Праці) його розробки було визнано кращими з-поміж усіх інших пропозицій. О.Н. Крилов писав: «Я отримав від нього такий проект, що негайно подав рапорт, в якому відмовився від власного, визнавши всі переваги проекту Костенка» [3]. У червні

1909 р. В.П. Костенка було призначено керівником групи слухачів кораблебудівного відділення Морської академії та знову відправлено до Англії, де він продовжив вивчати організацію виробництва на суднобудівних заводах, зокрема на «Харленд енд Вулф» в Белфасті, на стапелях якого зводилися гігантські трансатлантичні лайнери «Титанік» та «Олімпік». Ознайомившись із моделями та проектами названих кораблів, В.П. Костенко зробив висновок, що система забезпечення непотоплюваності на них суттєво спрощена: всі палуби перерізано широкими шахтами сходів і люками; внутрішнє днище проникне; головні поперекові переборки не доведені до головної водонепроникної палуби. На ці та інші недоліки Володимир Полієвкович звертав увагу директора-розпорядника заводу сера Карлейла. Однак, останній не надав значення порадам молодого інженера. Тим самим було втрачено ще одну можливість попередити загибель «Титаніка».

Набувши в Англії значного досвіду в галузі суднобудування, В.П. Костенко почав готуватися до вступу до Морської академії. Однак доля розпорядилася по іншому. У березні 1910 р. талановитого інженера заарештували за належність до есерівського руху та засудили до шести років каторжних робіт. Проте, навіть перебуваючи під слідством в одиночній камері Петропавлівської фортеці, В.П. Костенко продовжував працювати, розробляв теорію «вібраційного рушія», що стала пріоритетною в галузі створення економічного рушія, заснованого на біонічному принципі.

Професіоналізм, інтелектуальна значимість, виняткова працездатність були тими чинниками, що відчинили В.П. Костенкові ворота Петропавлівської фортеці. О.М. Кривов, який на той час виконував обов'язки голови Морського технічного комітету, та морський міністр І.К. Григорович підготували спеціальну доповідь про діяльність корабельного інженера В.П. Костенка. Ознайомившись з нею, Микола II сказав: «Нам потрібні талановиті люди» і на рішенні суду написав: «Дарю волю» [11]. Але з воєнно-морського флоту В.П. Костенка списали.

З 1912 р. для капітана в відставці корпусу корабельних інженерів В.П. Костенка почався новий період життя та виробничої діяльності — практична робота в суднобудівній промисловості, що тривала близько 45 років. За рекомендацією Морського міністра І.К. Григоровича, В.П. Костенко поїхав на південь України до Миколаєва, де став начальником технічної

суднобудівної контори одного з найбільших вітчизняних кораблебудівних підприємств — заводу «Наваль» (нині — Чорноморський суднобудівний завод). Початок роботи Володимира Полієвктовича на «Навалі» збігся з бурхливим виробничим піднесенням, пов'язаним із утвердженням нової державної суднобудівної програми для Чорноморського флоту. Виробництво на суднобудівних заводах міста настільки розширилося, що за кількістю охоплення робітників у цій галузі Миколаїв посів перше місце в Російській імперії. Якщо в середині 1911 р. на «Навалі» працювало 2200, у 1912 р. — 3200, в 1913 р. — 6700, то на початку 1914 р. — 10800 робітників [12]. Напередодні та під час Першої світової війни миколаївські суднобудівні заводи для забезпечення дій Чорноморського флоту виконували найбільші кораблебудівні замовлення. Під керівництвом В.П. Костенка здійснювалося проектування багатьох кораблів. Найвідповідальніші розрахунки та конструкції виконувалися ним особисто. За безпосередньою участю Володимира Полієвктовича було спроектовано та побудовано більше 150 кораблів і суден (лінкори, крейсери, есмінці, землечерпалки, різноманітні баржі та плавучі засоби).

Разом із Володимиром Полієвктовичем деякий час працював у Миколаєві його середній брат Василь (1883–1942) — інженер із електрообладнання. На заводі «Наваль» проходив виробничу практику і їхній молодший брат Михайло (1889–1976), спеціаліст-електротехнік, у майбутньому — академік АН СРСР, Герой Соціалістичної Праці, лауреат Ленінської та двічі — Державної премії СРСР.

Більше 10 років віддав Володимир Полієвктович спорудженню військових кораблів і допоміжних суден у Миколаєві, посідаючи різні керівні посади. Це десятиліття було насичене значними історичними подіями — Перша світова війна, революційні події 1917–1920 рр. Після падіння монархії та перемоги Лютневої революції стару міську Думу Миколаєва було розпущено. На підставі постанови Тимчасового уряду в серпні 1917 р. було обрано новий її склад. Переконливу перемогу на виборах отримала місцева організація партії соціалістів-революціонерів на чолі з В.П. Костенком: із 101 члена міської Думи від партії есерів було обрано 75 представників. Користуючись високою повагою громадян, Володимир Полієвктович обирається гласним міської Думи, а потім і міським головою. Після підведення підсумків голосування В.П. Костенко сказав: «Вам було завгод-

но покласти на мої плечі відповідальну посаду в період небувалої рвни. Дякую за честь і довіру, які намагатимусь виправдати в міру сил і розуміння» [13, арк. 38]. Перебуваючи на чолі міста в дуже складний період політичної боротьби різних партій за владу, В.П. Костенко відповідально підходив до виконання своїх обов'язків і виявив всі необхідні якості адміністратора. Він опікувався наведенням порядку в місті, сприяв відновленню нормального функціонування установ та комунікацій.

Володимир Полієвктович виступав проти більшовицької організації, що прагнула до постійної конфронтації з державною владою. Миколаївські більшовики не випадково вважали міського голову, популярність якого зростала, одним із найбільш серйозних та небезпечних супротивників.

Після Жовтневого перевороту Дума зберегла свою владу в місті та продовжувала напружено працювати. Про це переконливо свідчать дані першого звіту міського голови 09.10.1917 р. перед виборцями Миколаєва. За перші два місяці діяльності Думи відбулося 17 пленарних засідань, заслухано 109 доповідей, розглянуто 385 справ. Засідання нерідко тривали з восьмої години вечора до четвертої ранку [14, арк. 42, 43]. У листопаді 1917 р. під керівництвом Володимира Полієвктовича Дума з метою організації громадських робіт і ліквідації безробіття винесла рішення накласти на міську буржуазію податок в сумі 5 млн. крб. [15].

Боротьба політичних сил в місті призвела до перемоги 14.01.1918 р. на виборах до Ради робітничих і солдатських депутатів більшовиків. Приймається рішення про передачу всієї повноти влади в Миколаєві до рук Ради [16]. Відзначимо, що В.П. Костенко не поділяв поглядів щодо розпуску Думи. Його доповідь із цього питання свідчила, з одного боку, про стійкість людини, загартованої досвідом участі в революційному русі, а з іншого — про продуманий розрахунок адміністратора-практика: «Дума залишає за собою всі права та обов'язки, якими її наділила велика російська революція, одночасно визнаючи за радянською владою всі права центральної влади в тому вигляді, в якому вона існує» [13, арк. 41, 43]. Його авторитет і вплив в місті відіграли визначальну роль. Більшовики не зробили вирішального кроку до розпуску Думи, сподіваючись, що вона не буде втручатися в політичні справи [17, с. 246].

На початку окупації міста німецько-австрійськими військами (березень 1918 р.) із новою силою виявилися організаційні

здібності В.П. Костенка. Розуміючи, що вторгнення військ не вникнути, міський голова разом із Думою зміг досягти мирного вирішення ситуації, що склалася. Вступивши в місто, окупанти пообіцяли не втручатися в справи місцевого самоврядування та зберегти свободу громадських організацій [14, арк. 110, 138]. Однак, фактична влада зосередилася в руках німецького командування, яке встановило в місті суворий контроль: закривалися заводи, було організовано вивіз обладнання із підприємств. Практично відсторонена від управління, Дума не була в змозі контролювати подальші події. 22–26 березня 1918 р. в Миколаєві спалахнуло повстання проти окупантів. Місто понесло значні людські втрати — 2 тис. мирного населення [17, с. 248, 249: 18]. Німецьке командування звинуватило міського голову в нездатності забезпечити порядок. В.П. Костенка було усунуто з посади і заарештовано, але під тиском громадськості звільнено. Володимир Полієвктович змушений був тимчасово покинути місто [13, арк. 45, 46: 18].

У грудні 1919 р. після остаточного встановлення радянської влади В.П. Костенко залишив політику та був висунутий Радою металістів на керівну роботу в Губрадгосп, потім на посаду головного інженера Миколаївських державних заводів «Наваль», а також увійшов до складу управління технічного керівництва Об'єднаних миколаївських державних суднобудівних заводів.

Навіть в роки громадянської війни, коли на підприємствах призупинялася виробнича діяльність, під керівництвом В.П. Костенка було випущено три підводні човни, перебудовано підводний човен «Нерпа» та чотири десантні пароплави типу «Ельпидифор»: в м. Очакові споруджено восьмибаштову гарматну батарею, організовано добувочу крейсера «Адмірал Нахимов» та двох есмінців типу «Фидониси», проведено низку інших робіт оборонного значення.

«Миколаївський» період діяльності залишив глибокий слід в житті В.П. Костенка. Володимир Полієвктович суттєво збагатив свої знання досвідом в галузі проектування та побудови кораблів, технології суднобудівного виробництва. Працюючи в промисловості, він безпосередньо брав участь в вдосконаленні типів кораблів і з гідністю впорався з цим завданням.

Саме в Миколаєві на посаді міського голови він виявив себе і як державний діяч, котрий вміє враховувати інтереси широких верств населення. Ця діяльність в подальшому неодноразово інкримінувалася В.П. Костенку радянською владою, але

талант інженера, інтелект вченого-практика допомогли йому зберегти життя та забезпечити можливість реалізації накреслених творчих планів.

У 1922 р. В.П. Костенка перевели до Харкова, тодішньої столиці України та призначили на посаду начальника Управління промисловості при Вишій Раді Народного господарства республіки. Він брав активну участь у відновленні важкої промисловості, став одним із творців плану відродження суднобудування України. На сторінках республіканських газет і журналів публікувалися його статті з питань розвитку промисловості, а також друкувалися фундаментальні праці: «Еволюція російської машинобудівної промисловості до лютневої революції» (про Донбаський регіон) та «До відновлення водного транспорту» [19, 20].

Наприкінці 1924 р. В.П. Костенко переїхав до Ленінграда. Діапазон його діяльності постійно розширювався: він брав участь у розробці конструкцій лісовозів, рефрижераторів, відомих поштово-пасажирських теплоходів. На Чорному морі були добре знані «Армения», «Грузия», «Азербайджан». Проектував В.П. Костенко і військові кораблі. У 1928 р. він став головою Технічної ради при Центральному Бюро з морського суднобудування й одночасно заступником начальника «Судлопроектву». У 1929–1931 рр. та у 1941–1942 рр. був ув'язнений як колишній есер і «шкідник» при проектуванні суднобудівних заводів. Наприкінці 40-х – у середині 50-х рр. ХХ ст. видатний інженер-кораблебудівник, як член низки науково-технічних рад, міністерств і науково-дослідних організацій продовжував багато і плідно працювати.

Володимир Полієвктович мав ще й літературний хист, що значною мірою виявився при написанні спогадів «На «Орле» в Цусіме» [21]. Названа праця оцінюється фахівцями як найточніші спогади очевидця. Сигнальний примірник першого видання Володимир Полієвктович отримав за декілька тижнів до смерті у 1956 р.. Більше півстоліття В.П. Костенко віддав суднобудуванню, заслужив великий авторитет і повагу серед корабельників усього світу.

Традиції визначного суднобудівника були продовжені великою плеядою талановитих спеціалістів. На жаль, їхня праця у повному обсязі поки що не завжди відома широкому колу зацікавлених дослідників.

Почесне місце серед послідовників В.П. Костенка нале-

жить Юрію Семеновичу Крючкову. Життєвий шлях доктора технічних наук, професора Ю.С. Крюčkова заслуговує на повагу сучасників. Відомий учений-кораблебудівник віддав роботі за спеціальністю понад 50 років, зробив значний внесок у дослідження в галузі динаміки та мішності судових енергетичних установок, а також у вивчення історії кораблебудування, флоту та Миколаєва, зокрема проблем вітрильного суднобудування.

Ю.С. Крючков народився 05.06.1928 р. у Миколаєві в родині службовців. Його дід, О.А. Ткаченко, був професійним суднобудівником, працював котельним розмітником. Прізвище та адресу Олександра Антоновича знаходимо у списку відповідальних службовців «Спілки Миколаївських заводів і верфей» (сучасний Чорноморський суднобудівний завод) і в «Адрес-календарі Миколаївського губернаторства» за 1913 р.. Доля багатьох поколінь родини Ю.С. Крюčkова тією чи іншою мірою була пов'язана з морем. Так, у період Другої світової війни його батько та старший брат (Б.С. Крючков) служили на флоті.

У квітні 1952 р. Ю.С. Крючков одержав диплом із відзнакою Миколаївського кораблебудівного інституту та розпочав трудову діяльність на заводі ім. А. Марті (нині — Чорноморський суднобудівний завод). Спочатку він працював старшим інженером машинно-котельної групи в бюро будівельників важкого крейсера «Сталинград», а згодом — у відділі підводного суднобудування будівничим із механічної частини підводних човнів (проект 613). У 1954–1955 рр. навчався в Ленінграді на курсах конструкторів-підводників. Після повернення перевівся до конструкторського бюро з технічного устаткування Чорноморського суднобудівного заводу.

Творче ставлення до роботи визначило подальший навковий шлях Ю.С. Крюčkова. У жовтні 1955 р. він склав на «відмінно» вступні іспити до аспірантури ЦНДІ імені академіка О.М. Крилова (ЦНДІ-45) — головного наукового центру суднобудування в СРСР, розташованого в Ленінграді. У 1960 р. Юрій Семенович закінчив аспірантуру та блискуче захистив кандидатську дисертацію [22]. Талановитого вченого запросили на роботу в ЦНДІ-45, де він працював з 1956 по 1973 рр. У 1972 р. Ю.С. Крючков захистив докторську дисертацію, присвячену дії підводного атомного вибуху на блокові атомні енергетичні установки різних типів підводних човнів [23].

Працюючи в Ленінграді, Ю.С. Крючков постійно підтримував зв'язок із Батьківщиною, колегами, які жили в Україні.

в Миколаєві. Саме любов'ю до рідного міста, прагненням повернутися в «корабельний край» пояснюється наступний етап у його житті та професійній і творчій діяльності. У 1973 р. Ю.С. Крючков, вже широко знаний в наукових колах суднобудівників фахівць, запрошується на викладацьку роботу до Миколаївського кораблебудівного інституту, що не тільки не стала на заваді його творчій активності, а навпаки, сприяла підвищенню результативності наукової праці. У 1977 р. під його керівництвом в Миколаївському кораблебудівному інституті створено лабораторію з дослідження екологічно чистих суднових двигунів (нині «Ветродин»).

Коло наукових інтересів Ю.С. Крючкова надзвичайно широке. Протягом усього життя вчений зберіг юнацьке захоплення вітрильними суднами. Він розробляє теорію та займається проектуванням вітрильників принципово нового типу. Ю.С. Крючков, як відзначається в начерках історії Миколаївського кораблебудівного інституту: «...став основоположником наукової школи з дослідження суден із вітродвигунами та вітрокрушіями» [24].

Наукова та викладацька діяльність Ю.С. Крючкова, пов'язана з кораблебудуванням, сприяла появі творчого захоплення вченого — вивчення історії суднобудування, флоту та міста Миколаєва як центру суднобудування на півдні України. З 1953 р. вчений публікує історичні екскурси з даної теми. Його роботи свідчать про сталість світоглядних позицій, не пов'язаних із ідеологічними постулатами радянської історичної школи. Результатом його п'ятдесятирічної наукової та літературної діяльності є більше ста друкованих праць, присвячених історії суднобудування. Визнанням професіоналізму Ю.С. Крючкова як історика є вихід в 80-і рр. ХХ ст. в видавництві Академії наук СРСР (Москва) книг, присвячених двом адміралам — Самвілу Карловичу та Олексію Самвіловичу Грейгам [25, 26]. У монографіях наголошується на внескові адміралів в розвиток суднобудування та флоту України та Миколаєва зокрема. Роботи, що ґрунтуються на багатій джерельній базі (автор використував більше 300 архівних, друкованих документів), є першими (і єдиними) науковими розробками за даними персоналіями. Книги отримали високу оцінку фахівців, що вивчають історію науки й техніки [27, 28].

Ю.С. Крючков, вчений-кораблебудівник, що започаткував новий тип вітрильних суден кінця ХХ ст., сферою свого першочергового інтересу в галузі історії вважає вивчення проблеми

розвитку вітрильного суднобудування на Миколаївщині в XVIII–XIX ст. Завдяки його науковим знахідкам, широкому колу зацікавлених читачів вперше стала відома точна кількість суден, що зійшли зі стапелів Миколаївського Адміралтейства за 70 років (із початку побудови першого вітрильного судна в 1790 р. до фактичної ліквідації Чорноморського вітрильного флоту після Паризького мирного договору 1856 р.) [29].

Близько 60 статей, 10 книг, серед яких «Старий Миколаїв і околиця», «Історія Миколаєва від заснування до наших днів», «Історія вулиць Миколаєва. Топонімічний путівник по місту й околицях» і видана в 2003 р. книга «Місто Святого Миколи» — такий внесок Ю.С. Крючкова в вивчення історії міста [30–33]. У 1993 р. за досягнення в галузі науки, освіти, культури Миколаївський облвиконком ухвалив рішення про заснування в державному архіві Миколаївської області особистого фонду Ю.С. Крючкова [34].

Отже, в руслі української історичної біографістики В.П. Костенко та Ю.С. Крючков постають перед нами і як непересічні громадяни, і як прогресивні діячі, чиї розробки увійшли в історію вітчизняної і світової науково-технічної думки. Багатопланова виробнича та науково-дослідницька діяльність цих представників української інженерної еліти дозволяє ставити питання про необхідність створення присвячених ним монографічних праць.

1. *Личининов С.Т.* Талантливый судостроитель: (К 70-летию со дня рождения, 50-летию инженерной, научной и общественной деятельности лауреата Гос. премии В.П. Костенко) // Судостроение. — 1951 — № 5. — С. 42–43.

2. Владимир Полиевктович Костенко (1881–1956): Некролог // Судостроение. — 1956. — № 2. — С. 56.

3. *Малкин М.Ф.* Выдающийся корабельный инженер. 100 лет со дня рождения В.П. Костенко // Судостроение. — 1981. — № 10. — С. 58–60.

4. *Авербих Е.* «Ім'я на борту». Так називається нова книга професора МКІ Юрія Крючкова // Шотижня.— 1992.— 11 липня.

5. *Борозин М.Л.* Дыхание моря // Наука в СССР.— 1984.— № 2.— С. 112.

6. *Нестеровский Б.* Парус на флоте // Морской флот.— 1989.— № 11. — С. 43.

7. *Павлов Н.* Учёный, профессор, корреспондент // Катера и яхты. — 1987.— № 2. — С. 4–5.

8. Счастливая судьба // Вечерний Николаев. – 2003. – 7 июня.
9. *Чухарёв В.* Дуплет профессора Крючкова // Аргументы и факты плюс. – 1997. – № 1. – С. 7.
10. *Новиков-Прибой А.С.* Цусима. – Москва: Изд-во «Правда», 1985. – Кн. 1-я. – С. 535.
11. *Крылов А.Н.* Воспоминания и очерки. – Москва: Изд. АН СССР, 1956. – С. 197, 814–815.
12. *Зилов Б.Н.* Развитие кораблестроения на юге России. – Калининград: Калининградское книжное изд-во, 1990. – С. 328.
13. Державний архів Миколаївської області (ДАМО). – Ф. 9. – Оп. 2. – Спр. 268.
14. ДАМО. – Ф. 1817. – Оп. 2. – Спр. 279.
15. *Лагута М.Л.* Хронология главнейших исторических событий города Николаева. – Николаев, 1927. – С. 11.
16. *Шкварець В.П., Мельник М.Ф.* Миколаївщина: погляд крізь століття. Нарис історії. – Миколаїв, 1994. – С. 158.
17. Миколаївщина: Літопис історичних подій / Под. ред. Шитюка М.М. – Миколаїв: Вид-во «Олді-плюс», 2002.
18. ДАМО. – Ф. 1817. – Оп. 2. – Спр. 159.
19. *Костенко В.П.* Эволюция русской машиностроительной промышленности до февральской революции. – Харьков: Госплан УССР, 1923. – 123 с.
20. *Костенко В.П.* – К восстановлению водного транспорта // Сборник Главметалла. – Харьков, 1924. – С. 32–58.
21. *Костенко В.П.* На «Орле» в Цусиме. – Ленинград: Судпромгиз, 1955. – 543 с.; 2-е изд. Ленинград: Судостроение, 1968. – 525 с.
22. *Крючков Ю.С.* Исследование вибрации судовых механизмов, вызываемых дисбалансом и подшипниками качения. Диссертация канд. техн. наук. – Ленинград: ЦНИИ-45, 1959. – 169 с.
23. *Крючков Ю.С.* Теоретические основы и методы расчета ударостойкости энергетического оборудования современных и перспективных атомных подводных лодок. Диссертация докт. техн. наук. – Ленинград: ЦНИИ-45, 1971. – 278 с.
24. *Бигаенко Б.А., Галь А.Ф., Костенко Н.М.* Николаевский кораблестроительный: Очерк института-университета – Николаев: УГМТУ, 1995. – С. 142.
25. *Крючков Ю.С.* Алексей Самвилович Грейг. – М.: Наука, 1984. – 104 с.
26. *Крючков Ю.С.* – Самвил Карлович Грейг. – М.: Наука, 1988. – 94 с.
27. *Киксин О.И.* Две биографии русских флотоводцев и ученых // Вестник истории естествознания и техники. – 1986. – № 2. – С. 150–151.
28. *Соколовская К.* 400 биографий ученых. Научно-биографическая серия. – М.: Наука, 1988. – С. 132.

29. *Крючков Ю.С.* Вклад николаевских корабелов в создание Черноморского флота // Судостроение. – 1983. – № 4. – С. 61–63.

30. *Крючков Ю.С.* Старый Николаев и окрестности. – Николаев: Дикий Сад, 1991. – 127 с.

31. *Крючков Ю.С.* История Николаева от основания до наших дней.— Николаев: Возможности Киммерии, 1996. – 300 с.

32. *Крючков Ю.С.* История улиц Николаева. Топонимический путеводитель по городу и окрестностям. – Николаев: Возможности Киммерии, 1997. – 159 с.

33. *Крючков Ю.С.* Град Святого Николая. Путеводитель по старому Николаеву. – Николаев: Возможности Киммерии, 2003. – 256 с.

34. ДАМО. – Ф.Р. – 5858.