Муниципальное бюджетное учреждение культуры
«Современный культурный центр им. П.П.Булыгина»
Гороховецкого района Владимирской области

«Дела людей – величие России»

Сборник материалов по итогам
VI Межрегиональной
краеведческой конференции,
посвященной памяти И.А. Шорина,
предпринимателя, основателя Гороховецкого
судостроительного завода

г. Гороховец
2021 г.

«Дела людей – величие России»: сборник материалов по итогам VI Межрегиональной краеведческой конференции / МБУК «Современный культурный центр им. П.П. Булыгина» Гороховецкого р-на Владимирской обл.- Гороховец, 2021 - 28 с.

Редактор: Бусько Л.В.
Компьютерная верстка: Осипова В.А.

Содержание:

Демин В.А. **Крупнейшие волжские наливные баржи**..... 4

Павлухина М.П. **Упоминание о роде Шориных в разных источниках: проблемы исследования** 10

Роот М.В. ***Фотоосколки времени: из истории подводного флота России*** 14

Терёшкина А.Г. ***Окская судоверфь. От кустарной артели до современного предприятия*** 18

Шорин К.Ю. **Восстановление имён. Петр Иванович и Семён Иванович Шорины**..... 22

Крупнейшие волжские наливные баржи

Демин В.А.,
г. Санкт-Петербург

Доклад посвящен истории создания на Гороховецком судостроительном заводе крупнейших речных нефтеналивных судов водоизмещением 500000 пудов (8200т) и более. Анализируя выпуск продукции гороховецким заводом И.А.Шорина, можно отметить резкий рост объемов, начиная с 1907 г., когда гороховчанами была спущена на воду крупнейшая в мире речная нефтеналивная баржа "Марфа-посадница". Учитывая, что крупные заказы на заводе, помимо строительства барж, появились после 1911 г., можно предположить, что в предшествующие годы расширялось производство именно дорогих крупнотоннажных судов.

Во всех современных публикациях по истории Гороховецкого судостроительного завода (и в книге Н.И Андреева "Котельщики", и на страницах Википедии, и сайта "Корабел", многих туристических сайтах) указано, что после постройки первой крупнейшей нефтеналивной баржи "Марфа-посадница" на заводе И.А.Шорина было построено еще две подобные баржи с интервалом в 1 год! Это суда "Боярыня Морозова" и "Наталья Нарышкина". И вдруг мы видим иллюстрации с изображениями той самой "Натальи Нарышкиной", построенной на Мордовщиковской верфи для "Т-ва Бр.Нобель", ее бортовой номер во флотилии Нобелей № 401, а водоизмещение, судя по двухмачтовому такелажу, не превышает 6500 т. И с этого момента число гороховецких барж-гигантов уменьшается до двух!

Как же обстояли дела после 1907 года с баржами-гигантами? Следующая такая баржа, практически полный аналог "Марфы-посадницы" (то, что у судостроителей называется систершип (sister-ship), "Екатерина Великая" с большими трудами родилась к концу 1908 года на новой тогда Мордовщиковской верфи. Художник в альбоме, выпущенном к 30-летию "Товарищества Бр. Нобель" (1909 г.), изобразил некую баржу Товарищества грузоподъемностью 500000 пудов, натурной моделью для него могла стать строившаяся "Екатерина

Желѣзная баржа Товарищества, емкостью въ 500.000 пудовъ, подъ буксиромъ теплохода.

Великая", либо сама "Марфа Посадница", других подобных барж еще не было!

"Железная баржа Товарищества, емкостью в 500.000 пудов, под буксиром теплохода"

Хочется остановиться на сделанной нами находке! Это изображение в черно-белом варианте после публикации на сайте "Миг короток, век долог" материалов о "Марфе-посаднице" разошлось по Интернету. А ведь этот прекрасный цветной рисунок сделал замечательный русский художник-пейзажист, ученик И.И. Шишкина, член товарищества передвижников Андрей Николаевич Шильдер. С Нобелями его связывало давнее сотрудничество. В 1895-1896 гг. он написал большую панораму заводов Нобеля под названием "Город" к Нижегородской Всероссийской выставке 1896 года. Андрей Николаевич отличался тем, что природные и технические объекты своих картин и иллюстраций предпочитал изображать с натуры. То есть он видел баржи, которые разместил на своих иллюстрациях для альбома "30 лет Т-ву бр.Нобель"! Ниже своей подписи на картине художник указал и "место действия" – Астрахань!

Всего таких гигантов было построено относительно немного, пик их производства пришелся на 1909 – 1911гг. Верфи, строившие крупные речные наливные суда, были хорошо известны. Это Гороховецкий котельный и судостроительный завод И.А.Шорина (основан 22 октября 1902, выпуск гигантских барж с 1905 г.) и Мордовщиковская судоверфь (позже Навашинский судостроительный, ныне ОАО «Окская судоверфь»), которая была заложена 1 октября 1907 г. в урочище Мордовщик на Оке под Муромом, а выпуск гигантских барж начала с 1908г. Надо отметить, что история этой верфи тесно связана с Гороховцом, так как основу её квалифицированных рабочих составили выходцы из Гороховецкого уезда и непосредственно с завода И.А.Шорина! Об этом вскользь упоминают авторы антологии Окской судоверфи, но довольно подробно описывает Н.И.Андреев в своей книге "Котельщики".

Крупные железные баржи строили и в Рыбинске на верфи "Товарищества Бр. Нобель", и в нижегородском Сормово, где была крупнейшая верфь на Волге (но в те годы такие баржи – не ее профиль). Были и Коломенский механический завод (до 1907 г.); Саратовский (с 1894) и Царицынский (с 1895г.), заводы А.В.Бари (до 1905 года). Включая и множество других известных судостроительных площадок, все они выпускали баржи грузоподъемностью не более 6200 – 6600 т, отдельные до 7500 т!

Такие суда составляли нефтеналивной флот основных перевозчиков нефтепродуктов по Волге. Это общество "Кавказ и Меркурий", нефтеналивная флотилия Ага Шамси Асадуллаева (один из основных заказчиков В.Г.Шухова с 1902г.), общество "Мазут", суда Варинских технохимических заводов Ивана Никитича Тер-Акопова.

И только два общества – "Товарищество Братья Нобель" и "Торгово-промышленное и пароходное товарищество Дмитрия

Васильевича Сироткина в Нижнем Новгороде" (1907), которое в 1910г. фактически возглавило Торгово-промышленное и пароходное общество "Волга", владели судами грузоподъемностью 500000 пудов (8200т) и более. Новое Общество "Волга" сосредоточилось на грузовых перевозках, в первую очередь нефтяных грузов. И в этих целях, как отмечает И.А.Шубин:

"…обществом было обращено особенное внимание на постройку наливных железных баржей по типу „новинок" Сироткина, такими гигантами, как „Марфа-посадница", „Боярыня Морозова", „Евдокия Урусова", „София Палеолог" и „Зинаида Волконская", по 72 саж-длины и свыше 10 саж. ширины, грузоподъемностью от 530 слишком тысяч до 600 тыс. пуд. наливного груза."

Учитывая, что по чертежам В.Г.Шухова баржи-гиганты до революции строили практически только две верфи (Мордовщиковская и Гороховецкая), место производства таких судов можно "вычислить", опираясь на сохранившиеся, достаточно подробные материалы по выпуску барж на Мордовщиковской верфи, в разбросанных по книге Шубина упоминаниях об этих гигантах, в некоторых случаях на сайте "Водный транспорт". Если в архивной истории Мордовщиковской верфи (Навашинского СЗ) данное судно не упоминается и отсутствуют его известные фотографии, то местом его производства с высокой степенью вероятности является верфь И.А.Шорина! Подтверждением такой версии может служить и отсутствие качественных фотографий таких судов (основные заказчики в Мордовщике – это "Т-во Бр. Нобель", старались запечатлеть свои производственные достижения). Их суда фотографировал и знаменитый нижегородский фотограф Максим Петрович Дмитриев. Гороховецкие фотографии известных барж-гигантов практически не сохранились.

В "отчете" за 30 лет работы "Товарищества Бр.Нобель" в числе 9-ти крупнейших барж, построенных в Мордовщике, можно выделить 5 гигантов грузоподъемностью 8200…10300т, это:

"Имп. Екатерина Великая" (8200 т) 1908 г.

"Ольга Премудрая" (8450 т) 1909 г.

№ 451«Анна Кашинская» (8200т)

№601 "Инокиня Марфа" (10000т) 1909 г.

№602 "Императрица Елизавета" (10370 т) 1910 г.

Предположительно аналогом "Анны Кашинской" (и 6-й в списке) явилась нефтеналивная баржа № 452 "Юлиания Тверская" (фигурирующая только в этом отчете и более нигде не встречающаяся…)

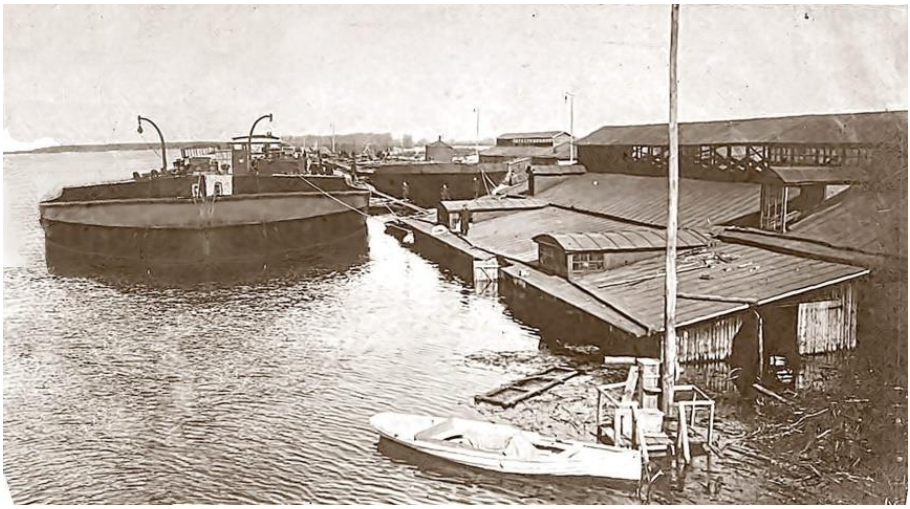
На страницах своего труда Шубин отмечает, что гигантские баржи на заводе И.А. Шорина строились, в основном, по заказам Сироткина. Гороховецкая судоверфь строила гигантов также и для "Товарищества Бр. Нобель". Иван Александрович Шорин на Гороховецком котельном и судостроительном заводе спустил на воду 5 аналогичных гигантов. Предположительно это:

"Марфа-посадница" (8200т) 1907 г.

"Боярыня Морозова" (8680т) 1908 г.
"Евдокия Урусова" (более 8700т) 1909 г.
"София Палеолог" (более 8700т) 1910 г.
"Зинаида Волконская" (9800т) 1911 г.

Указанные 5 "гороховецких" судов не фигурируют в антологии Мордовщиковской верфи и на сайте "Водный транспорт", а Альбом 30-летия Товарищества Бр. Нобель датируется 1909 г. Возможно, сами имена барж могут стать подсказкой в поиске их заказчика и владельца. Можно предположить, что указанные выше первые 4 баржи с именами знаменитых женщин русского старообрядчества были именно "сироткинскими", а пятая предназначалась "Бр.Нобелю".

Из гигантских барж котельно-судостроительного завода И.А.Шорина только две запечатлены на фотографиях того времени. Это известное фото спущенной на воду и еще недостроенной "Марфы-посадницы" (1907г.) и вероятнее всего (тоже недостроенной) "Боярыни Морозовой" (1908г).



Предположительно нефтеналивная баржа "Боярыня Морозова", апрель1908 г.

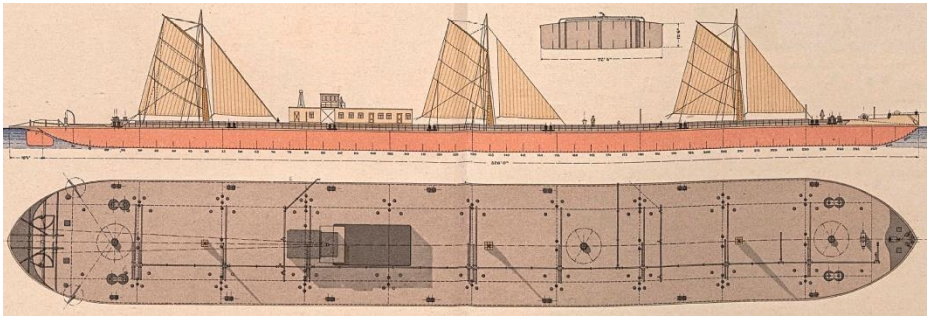
Фотография сделана предположительно И.И.Щадриным. На исходном изображении корпус баржи (ее нос) обрезан левым краем снимка. Нами восстановлено ее полномерное изображение, устранены блики, искажающие пропорции и перспективу. Снимок сделан весьма полноводной весной (затоплены прибрежные сараи, которые на заводе использовались под склады, а в одном из них был электрогенератор). Такой была весна 1908 года.

Интересно, что размеры барж при существенном увеличении вместимости изменялись незначительно. Перепланировалось расположение внутренних отсеков (танков), полнее заполнялся весь

внутренний объем судна, и оно всё больше превращалось в особо прочную обтекаемую цистерну, всё глубже погружавшуюся в воду. И если палуба и надстройки первых барж-гигантов при полной загрузке заметно возвышались над речной гладью, то самые грузоподъемные походили на всплывшую подводную лодку. Название (имя) нефтеналивной баржи писалось не на борту судна, который при загрузке оказывался под водой, а на длинном носовом щите на уровне леерного ограждения над палубой, но даже это не всегда спасало. На приведенном фото баржи "Англия", загруженной до предела, речные волны захлестывают даже такую надпись.

Заполненная баржа "Англия" на ходу

В заключение приведу чертеж гигантской баржи "Инокиня Марфа" длиной 160м, грузоподъемностью 10000 т, ее основные пропорции, размеры и конфигурация танков соответствует барже "Марфа-посадница" (Гороховецкий завод И.А.Шорина, апрель 1907 г.) и ее аналогу – барже "Екатерина Великая" (Мордовщиковская верфь, август 1908 г.).



Железная баржа Товарищества "Бр. Нобель" "ИНОКИНЯ МАРФА" Длина160,3 м; ширина 22м. Емкость 10319т.

Надо отметить, что учитывая обилие мелководных участков на Волге, до строительства крупных гидроузлов, осадка таких барж была невелика, в разрезе они походили на очень плоские (как дощечки или вафли) полые сотовые балки.

Длина барж-гигантов не превышала 160 м, ширина 22-23м. Большую длину ограничивали не только конструктивные возможности, но требования безопасности движения по Волге, учитывая огромное количество больших и малых судов.

Крупнейшие, но не намного более крупные, чем в начале века, нефтеналивные баржи были построены лишь через 25 лет на Навашинском заводе в 1931 – 1932 гг.

В докладе использованы материалы, находящиеся в свободном доступе в Интернете, цитируются книги.

Список литературы

1. 30 лет деятельности Товарищества нефтяного производства братьев Нобель 1879-1909. - Санкт-Петербург, [1914]. - [2], 332 с., 47 л. ил., карт. : ил.; 30-32./место хранения: Всесоюзная библиотека им. В.И.Ленина. ф.27444-41 ; FB C 53/32; FB U 315/30; FB V 24/23; OMF Ф 1-61/7814/ ;

2. В.А. Ильин. Корабелы былинного края: Очерки о Навашинском судостроительном заводе «Ока» / В.А. Ильин, В.Г. Корчин, Г.Д. Корчин. – Л.: Судостроение, 1982. – 224с.: [38]ил.;

3. И. А. Шубин. Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения) - М., ТРАНСПЕЧАТЬ, НКПС, 1927.

Упоминание о роде Шориных в разных источниках: проблемы исследования

Павлухина М.П.,
г. Гороховец

В последнее время наблюдается тенденция к увеличению интереса к истории своего рода. Интерес подогревается художественными и документальными фильмами, в которых часто можно услышать о новом прочтении событий недавнего прошлого. Запросы валом сыплются в архивы, музеи и библиотеки. Государственный архив Владимирской области даже приостановил временно приём тематических запросов генеалогического характера с 01 июня 2021 года в связи с большим количеством, поэтому запросы о поиске родственников, а вернее – информации о них, попадают и в наши «непрофильные руки». И только совместными усилиями возможны какие-либо сдвиги, полученная информация не только оседает в личных архивах, но и работает на территорию, город или учреждение в частности.

Для музея посетители, увлекающиеся изучением истории своего рода, - это особая группа посетителей, потенциальных дарителей мемориальных предметов. А при музеефикации зданий информация о бывших владельцах приобретает второе дыхание.

Так, с 2017 года в безвозмездном пользовании у Гороховецкого историко-архитектурного музея находится Дом Морозова. В нем размещается гостевая экспозиция «Музей технической мысли «Марфа Посадница». И все эти годы мы «слышим звон, да не знаем, где он» про Морозовых и Шориных.

В своем докладе я решила наложить друг на друга ряд источников о роде Шориных, как семейные воспоминания, так и архивные источники: метрики, списки и др. с целью их обобщения.

В книге Н.И. Андреева «Котельщики: гороховецкие отходники» сказано, что «перечислить все объекты, на которых работал Шорин, просто невозможно, достаточно сказать, что никто из восьми детей Шорина не родился в его родной деревне Выезд и все восемь родились в разных местах России, причем ни в одном городе и населенном пункте не родились двое детей. Все дети, тем не менее, были вписаны по существовавшему тогда порядку, в посемейные списки в Красносельском волостном управлении, на территории которого располагалась родная деревня их отца».

Государственный архив Владимирской области в Фонде 52 о Красносельском волостном управлении содержит документы периода 1865-1897 гг. Всего 1 опись, 12 дел.

Посемейные списки в данном источнике отсутствуют.

Важным и ценным источником информации являются метрические книги. В Фонде 590 Опись 24 находятся метрические книги старообрядческих общин Гороховецкого уезда, среди них Злобаевская,

Мало-Быкасовская, с. Пестяки, д. Тараново, с. Польцо и, наконец, дело 91 – д. Выезд. Необходимо отметить, что метрические книги старообрядческих общин и церквей Гороховецкого уезда имеют важные отличия. В метрических книгах старообрядческих общин в разделе «О рождении» указывается только отец (изредка мать и то в приписках), «О бракосочетавшихся» - без разделения, с какой стороны поручители. Безусловно, эта особенность метрик старообрядческих общин сужает информацию из этого источника. Находящаяся в архиве метрика д. Выезд частично сохранилась и датируется периодом 1908-1920 годы. По начальному году исследуемой метрики ясно, что в ней не могут быть отражены сведения о рождении Ивана Александровича Шорина и его детей, скорее речь пойдет уже о внуках.

Опираясь на материалы А.А. Шашкиной «Старообрядцы Гороховецкого уезда в пореформенный период (после Революции 1905-07 гг.) по материалам старообрядческой периодики 1908 – 1909 гг.», можно сделать вывод, что причина отсутствия более ранних метрик – это отсутствие регистрации общин д. Выезд. «…Часть староверов не хотела регистрировать свои общины по ряду религиозных причин:

1. Отсутствие права строить молитвенные дома без регистрации общины;

2. Возложение на священнослужителей или лиц, приравненных к ним, зарегистрированных общин обязанности вести метрические книги;

3. Требование признать законными браки, заключенные по старому обряду до указов 1905 – 1906 гг. и др.

Видимо, имеющиеся «но» и не позволили части старообрядческих общин зарегистрироваться в исследуемый период».

Записи в метрических книгах за 1908-1920 годы подтвердили данные о рождении детей в роду у Шориных:

- Михаила Ивановича Шорина – Доната (1910), Льва (1913);
- Ильи Михайловича Шорина – Анфисы (1912), Павлы (1917),
- Михаила Петровича Шорина – Марианны (1915), Александра (1917).

Таким образом, можно предположить, что у Михаила и Ивана Шориных был брат Петр Шорин, т.к. при рождении детей у Михаила Петровича восприемниками были у дочери Марианны – Федор Иванович Шорин, Лидия Михайловна Шорина; у Александра – Семен Иванович Усов, Вера Ивановна Шорина.

При рождении Доната у Михаила Ивановича Шорина в восприемниках указана Пелагея Ивановна Морозова, Льва - Пелагея Ивановна Шорина (она же Морозова), а также она указана в восприемниках вместе с Семеном Ивановичем Шориным у Виктора (1913), сына Федора Дмитриевича Крюкова.

В метрической книге при упоминании рода Шориных фигурируют фамилии старообрядцев: Усовы, Чесноковы, Крюковы, Бутровы и др. В Фонде 336 Списки торговых и промышленных предприятий за 1907-1910 годы находим, что:

- Усовы из д. Выезд на базарной площади торговали хлебным товаром и имели склады (при этом Семен Иванович Усов в 1917 году женился на Марии Петровне Шориной);

- Чесноковы из д. Выезд также торговали хлебом, а Чесноковы из с. Красного – кожаной и валяной обувью, а приказчиком был вязниковский мещанин Иван Евграфович Кротков (в будущем свекр Лидии Михайловны Шориной);

- Крюковы содержали «Товарищество гороховецкой ватной фабрики «М.С. Морозова и Ф.Д. Крюкова и К°», где приказчиком при фабрике был крестьянин д. Выезд Илья Михайлович Шорин. Дети Ивана Александровича Шорина (Семен, Пелагея, Феодосия) были восприемниками для детей Федора Дмитриевича Крюкова (Виктора, Владимира).

Котельный и судостроительный
ЗАВОДЪ
Ивана Александровича
ШОРИНА
гор. ГОРОХОВЕЦЪ, Владим. г.
Принимаются заказы на постройку:
желѣзныхъ баржей, рѣчныхъ и рейдовыхъ для перевозки наливныхъ грузовъ, товарныхъ желѣзныхъ баржей съ надстройками на палубѣ, паровыхъ котловъ, резервуаровъ для храненія керосина, нефти, спирта и пр.
Исполненіе всевозможныхъ котельныхъ работъ.

ТОВАРИЩЕСТВО
ГОРОХОВЕЦКОЙ
ВАТНОЙ ФАБРИКИ.
Г. Гороховецъ, Владимірской губ.
Вырабатывается ваты разныхъ сортовъ до 25000 п.
Сбытъ ваты во всѣ мѣста Россіи.

К тому же в издании «Владимирский календарь и памятная книжка Владимирской губернии» за 1909 год объявления (реклама) Котельного и судостроительного завода И.А. Шорина и Товарищества гороховецкой ватной фабрики размещена в общей рамке, что может говорить о поддержке и поручительстве за предприятие Иваном Александровичем.

Фонд 327 Инвентарная книга недвижимых имуществ содержит информацию о том, что:

- Товарищество гороховецкой ватной фабрики сгорело в 1911 году;

- числится дом за Пелагеей Ивановной Морозовой (Романовой), крестьянской вдовой с. Пестяков, это дом 83 по улице Ленина.

В путеводителе «Прогулки по Гороховцу» про Дом Морозова указано, что «он построен в начале XX в. купцом из Кинешмы Мартемьяном Морозовым». По воспоминаниям Семена Ивановича Шорина - «Дом на Ленинской улице построил Морозов Мартемьян Семенович, родом из села Пестяков». Безусловно, разница между селом

Пестяки и городом Кинешма все же есть, по прямой расстояние между ними 88 км. Но вместе с тем, можно предположить, что речь идет об одном человеке.

В то же время результаты государственной историко-культурной экспертизы по объекту культурного наследия федерального значения «Дом Морозовых с флигелем, начало XX в.» не обосновывают утверждение: комплекс усадьбы принадлежал купцу И.П. Морозову, «исторических фактов и сведений о дате постройки дома и его владельцах не выявлено».

В связи с вышеперечисленным, можно сделать вывод, что Пелагея Ивановна (в девичестве Шорина) состояла в браке с М.С. Морозовым, она же вторым браком Романова. Причем следы П.И. Романовой мы встречаем в 1919 г., когда она играет в пьесе «Вольница» в Красносельском культурно-просветительном кружке «Народный дом», позднее драмкружком с 1922 по 1935 гг. руководил Петр Иванович Шорин.

Как же так сложилось, что человек (Пелагея) жил здесь, в родных местах, а из родственников его никто не помнит…

Среди проблем исследования можно выделить следующее: дефицит первоисточников, фрагментарность документов, сложность анализа информации из-за религиозного вероисповедания и изменчивость человеческой памяти.

Список использованной литературы:

Акт ГИКЭ по ОКН «Дом Морозовых с флигелем, начало XX в.», Владимирская область, г. Гороховец, ул. Ленина, 83 от 06 ноября 2014 г.

Андреев Н.И. Котельщики: гороховецкие отходники» – 2-е изд., испр. и доп. - Владимир: Транзит-ИКС, 2012.

Владимирский календарь и памятная книжка Владимирской губернии, 1909.

ГАВО: Ф.52 Оп.1 Д.1-12; Ф.590 Оп.24 Д.91; Ф.336 Оп.1 Д.16; Ф.327 Оп.1 Д.58

Путеводитель. Прогулки по Гороховцу - Москва: Научный мир, 2016.

Шашкина А.А. Старообрядцы Гороховецкого уезда в пореформенный период (после Революции 1905-07 гг.) по материалам старообрядческой периодики 1908 – 1909 гг.// III Межрегиональная краеведческая конференция «Дела людей – величие России», 2018.

Шорин К.Ю. Восстановление имен: Братья Шорины Семен и Петр//VI Межрегиональная краеведческая конференция «Дела людей-величие России», 2021.

Фотоосколки времени:
из истории подводного флота России

Роот М.В.,
г. Гороховец

Так получилось, что в мои руки попала старинная фотография. Место её обнаружения – деревня Шубино, Гороховецкого района. Датируется фотография 2 июля 1917 года. На ней два молодых человека в военной морской форме. Прочитала и фамилии, написанные на лицевой стороне фото: Одинцов и Политов. На обороте надпись – «Незабвенному другу Григорию М. Матвееву. В.Одинцов. 2/VII – 1917 г.». Фамилии местные, «шубинские», и нет сомнения, что эти люди жили в д.Шубино. Слева, вероятно, автор надписи, сделанной на обороте фото, В.Одинцов. На его военном кителе с погонами можно разглядеть награду – георгиевский крест и какой-то знак. Уже чуть позже, поискав в интернете и сопоставив все собранные данные, определила, что это знак офицера подводного плавания. Знак вручался офицерам, успешно сдавшим выпускные практические испытания в учебном отряде подводного плавания. Специальная программа обучения офицеров-подводников была открыта в 1906 году, окончательно сформировалась к 1909 году. На эти курсы принимали офицеров, имевших минимум трехлетний опыт плавания на кораблях надводного типа и подходивших для службы на подводных лодках по состоянию здоровья. 10 месяцев слушатели курсов в теории знакомились с конструкцией и вооружением подводных субмарин, затем отрабатывали задачи на учебных лодках. Всего до начала Первой мировой войны программу закончили почти 60 человек. Этот особый знак сделан из серебра и носился на правой стороне груди. Представлял собой круг, образованный якорной цепью. Внутри круга – вертикально поставленный и обвитый канатом якорь и горизонтально расположенный силуэт подводной лодки.

Тот, что справа – моряк по фамилии Политов. При более тщательном рассмотрении на бескозырке прочла «Кашалотъ». При дальнейшем выяснении и поиске информации, что же это за судно с таким интересным названием, на котором служил человек с фотографии, с удивлением для себя обнаружила, что это подводная лодка! Из всего этого можно сделать вывод, что на фото моряки-подводники царской

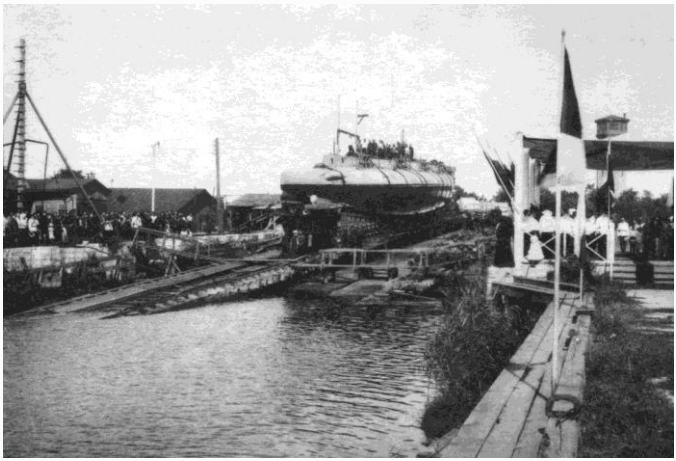
армии. И это 1917 год! До этого момента думала, что история создания подводного флота начиналась в годы советской власти.

Заглянем в историю. 1718 год. Плотник-кораблестроитель, крестьянин подмосковного села Покровское Ефим Прокофьевич Никонов подал челобитную Петру I. В ней он писал, что в состоянии сделать некое потаенное судно, которым можно будет в море разбивать неприятельские суда. Петр выделил средства и предоставил возможность для изготовления «потаенного судна». К 1721 году работы закончились. Испытания модели чудо-корабля прошли успешно. По приказу царя Никонов построил первый боевой подводный корабль, но при спуске на воду лодка получила пробоину. Отремонтировать ее не получилось, после смерти Петра I изобретение Никонова было забыто. В последующие сто лет в России не производилось строительство подводных лодок. В 1834 году К.А. Шильдером была построена первая металлическая подводная лодка. В 1879 году русским ученым польского происхождения Джевецким построена одноместная лодка с ножным приводом. Эта лодка, передвигающаяся с помощью вращения гребного винта педалями велосипедного типа, положила начало целой серии подводных кораблей, которые в количестве 50 штук вошли в состав русского флота. Наука и техническая мысль шли вперед: на рубеже двух веков, в начале XX века, с изобретением двигателя внутреннего сгорания строительство лодок было поставлено на научную основу. Идя путем проб и ошибок, русские изобретатели к началу XX века накопили необходимый опыт для создания боевых подводных лодок, первой из которых стала лодка «Дельфин». Строилась она на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Авторами проекта первого подводного судна в России, пригодного для военных целей, стали ученый-кораблестроитель И.Г.Бубнов, лейтенант М.Н.Беклемишев и инженер-механик флота И.С.Горюнов. Они также первые в мире создали подводную лодку с реверсными двигателями - «Минога». В 1911 году на стапелях Николаевского завода были заложены лодки нового проекта И.Г.Бубнова типа «Морж», способные развивать скорость 11 узлов (20,3 км/час). При дальнейшей разработке и строительстве улучшались тактико-технические данные лодок. Это и увеличение дальности плавания в надводном и подводном положениях, скорость, глубина погружения, усиливалось вооружение субмарин.

За период в 50 лет до революции было построено около 100 подводных лодок. На заре XX века Николай II подписывает указ о создании российского подводного флота. Ему удалось создать самый мощный подводный флот в мире. К 1914 году Российская империя имела в своем распоряжении почти 8 десятков подводных лодок. В царствование Николая II в состав русского флота было введено 73 подводных лодки, 4 остались недостроенными. По отечественным проектам было построено 34 подводных лодки. 23 подводные лодки были куплены за границей, ещё 16 были построены на русских заводах по проектам фирм Голланда и Лэка. Советские успехи в области подводного

кораблестроительства базировались, в том числе, и на достижениях эпохи Николая II. При нём был не только создан этот вид военных кораблей, но и заложена техническая база, создававшая боевые единицы флота. Последнюю царскую подводную лодку разрезали на металл в 1955 году.

Возвращаясь к нашей фотографии, надо отметить, что гороховчане не только служили в подводном флоте, но и строили субмарины разного класса, в том числе и подводный флот России. На Балтийском заводе в начале XX века из деревни Шубино работали: Одинцов Иван Васильевич, Сергеев Иосиф Григорьевич, Матвеев Тимофей Иванович. Из Якутино - Кашканов Тимофей Степанович и Матвеев Федор Иванович. Из д. Васильчиково - Хуртовы Алексей Акимович и Егор Акимович, Челышевы Иван Павлович и Сергей Григорьевич, Шабров Василий Григорьевич, Волков Александр Степанович, Царев Василий Иванович. Всего в архивных документах значится 241 фамилия гороховчан, работавших на Балтийском заводе (Санкт-Петербург) в период с 1899 по 1926 гг. В книге именного списка личного состава судоверфи 1924 фамилии рабочих. Достаточно большой процент занятости гороховчан в данной деятельности в масштабах всей страны. В 1902 году на этом заводе и была заложена первая подводная лодка России. По ряду показателей она превосходила иностранные подводные лодки. И можно уверенно сказать, что в этом участвовали гороховчане.



Подводная лодка «Кашалот», чьи подводники изображены на старой фотографии, была заложена на Невском заводе (Товарищество Невского судостроительного механического завода) в Санкт-Петербурге в декабре 1911 года, позже была перевезена для сборки на Николаевскую верфь. В 1913 году в Николаеве в присутствии морского министра адмирала И.К. Григоровича состоялась торжественная церемония

закладки трех подводных лодок, в том числе и ПЛ «Кашалот», о чем на деталях киля была установлена закладная доска. В августе 1915 года прошел спуск на воду ПЛ «Кашалот», и вошла она в состав 2-ого дивизиона Бригады подводных лодок Черноморского флота. Ввиду военного времени, испытания были проведены в кратчайшие сроки. Лодка была из первых быстропогружающихся подводных субмарин, время перехода из позиционного в подводное состояние всего 40-50 секунд. Лодка хорошо управлялась в вертикальной плоскости, форма корпуса обеспечивала хорошие ходовые качества. Была снабжена двумя подводными и одним надводным якорями. Лодка была оснащена акустическими приборами наблюдения и звукоподводной связи конструкции профессора Фессендена. Вооружение состояло из четырех торпедных аппаратов Джевецкого-Подгорного с запасными торпедами. Имелось на судне и артиллерийское вооружение. Длина составляла 70 метров, водоизмещение 994 тонны, глубина погружения – 50 метров, ширина - 6,5 м, осадка - 3,5 м. Скорость хода (надводная/подводная): 9,6/9,8 узлов. Экипаж - 47 человек. Постройка полуторакорпусных ПЛ, таких как «Кашалот», отличавшихся хорошей мореходностью, быстротой погружения, повышенной живучестью, благодаря наличию водонепроницаемых переборок, стала важным этапом в отечественном кораблестроении.

В ноябре 1915 года лодка была переведена в Севастополь, а в мае 1916 года лодка вступила в строй. Участвовала в Первой мировой войне. Командиром ПЛ «Кашалот» был Петр Константинович Столица. Экипажем ПЛ осуществлялись разведывательные действия в тылу у противника у берегов Турции и Болгарии, подводная лодка участвовала в прикрытии главных сил флота. По некоторым данным, ПЛ «Кашалот» уничтожила 42 судна. Регулярно выходила в дозор в Босфорский пролив. Фотография, о которой идет речь, была сделана 2 июля 1917 года, как раз перед самым выходом для выполнения боевой задачи на Босфоре. Трагически закончилась судьба этой субмарины. В 1917 году лодка перешла в подчинение к Красному Центрфлоту. Располагалась в Севастополе с небольшим экипажем. В мае 1918 года была захвачена немцами, а в ноябре перешла под контроль к англо-французским интервентам. В ноябре 1918 года подводная лодка «Кашалот» была передана представителям Белого движения. По приказу англичан 26 апреля 1919 года, без ведома командования русской Добровольческой армии, одиннадцать подводных лодок, в том числе и «Кашалот», были выведены из порта буксирами на внешний рейд Севастополя и затоплены подрывными патронами и путем открытия люков. Много лет пролежала на дне морском, и только в 1975 году была обнаружена дайверами. Слой воды в 70-80 метров уберег её от разграбления. Позднее обследованы и несколько других из найденных затопленных лодок. Ученые смогли распознать их благодаря тому, что у каждой из них есть свои характерные детали и особенности: среди субмарин, как и среди людей, двух совершено одинаковых не бывает. Субмарины неплохо сохранились:

англичане не ставили перед собой задачу разнести их в клочья - они просто их затопили. Специальные взрыв-патроны причинили им незначительные повреждения - корпуса практически целые. Можно рассмотреть рубки, перископы, боевые орудия и различную оснастку.

По прошествии многих лет некоторые события отечественной истории забываются, но в наших силах восстановить в памяти потомков то время, когда люди гордились победами своей страны. Подводный флот — настоящая гордость нашей страны. В этой сфере мы — сильнейшие. Но сохранили ли мы светлую память о создателе Российского подводного флота? Многие ли знают, что этот передовой род войск был создан в нашей стране именно при Николае Втором, при его деятельнейшем участии? К сожалению, имя последнего императора в этой области незаслуженно забыто. А ведь ему удалось создать этот род войск с нуля, не имея никакой технической базы. И гороховчане не были в стороне от тех великих событий. Их руками создавалась мощь, гордость и слава России.

Окская судоверфь.
От кустарной артели до современного предприятия

Терёшкина А.Г.,
г. Навашино, Нижегородская область

Добрый день, дорогие друзья. Спасибо за приглашение участвовать в данной конференции. С Гороховцом навашинцев связывает далекая и близкая история: современная территория нашего округа территориально входила в состав Муромского уезда, который так же, как и Гороховецкий уезд, входил в состав Владимирской губернии. Поскольку Гороховецкая верфь образовалась в 1902 году, то к моменту образования Мордовщиковской судоверфи в 1907 году, набор клепальщиков был проведен в том числе и в Гороховце. Алексей Георгиевич Шишков - один из директоров предприятия в 50-ые годы – родился в деревне Шуклино в 10 верстах, как он сам вспоминал, от Гороховца, начинал на верфи Шорина чернорабочим, помощником сборщика, навашинский наплавной мост связал берег левый, берег правый реки Клязьмы в районе Гороховца.

Предлагаю короткий экскурс в историю Мордовщиковской судоверфи.

В поисках сбыта излишков металла владельцы акционерного общества Коломенского машиностроительного завода создали возле села Липня Муромского уезда небольшую судоверфь. На ней началось строительство металлических нефтеналивных барж. Рядом с

судоверфью появился второй поселок - Мордовщиково. Свое название он получил по названию местности Мордовщик, которую владельцы общества арендовали на 20 лет у графини Уваровой для судоверфи. Здесь проходила узкоколейная железная дорога, соединявшая Кулебаки с пристанью на Оке. Сюда доходили окские весенние воды, которые снимали баржи со стапелей.

По архивным данным днем рождения судоверфи стало 1 октября 1907 года.

В октябре 1907 года в судояме на деревянных стапельных клетках были заложены корпуса трех барж. Обработка корпусного металла для них велась на кулебакском заводе. Весенний разлив 1908 года снял баржи со стапелей. До начала ледостава баржи отбуксировали в Астрахань для испытаний и сдачи заказчику. На Мордовщиковской верфи строились крупнейшие баржи: «Екатерина Великая», «Ольга Премудрая», «Инокиня Марфа», «Анна Кашинская», «Юлиания Тверская», самоходная шхуна «Цесаревич Алексей» и др. Мы понимаем, что постройка барж крупных размеров, хотя и не очень сложных конструкций, – явление для начала 20 столетия весьма примечательное, если учесть, в каких условиях строились суда. Ведь все работы проводились под открытым небом.

В 1908 году около судоверфи строятся первые жилые дома. В селе Липня (это южная часть города) поселились первые рабочие судоверфи, завербованные в Сормово, Коломне, Саратове, Гороховце. Улица Зеленая, где проживали администрация и служащие, проходила среди соснового бора. На улице и в домах был электрический свет. Потом началась постройка двухквартирных деревянных домов, которые образовали к началу первой Мировой войны три улицы, ныне Почтовая, Барабшина, Трудовая. Уже к 1910 году верфь входит в число значительных судостроительных предприятий Волжского бассейна. Желая удержать на верфи квалифицированных рабочих, администрация в 1911-1912г.г. стала предоставлять кредиты на постройку индивидуальных домов.

Смена власти в 1917 г. прошла здесь быстро. Красногвардейцы судоверфи защищали новую власть в продотрядах и при подавлении контрреволюционного мятежа в июле 1918 года в Муроме.

1925-1926 г.г. явились переломными в жизни верфи. Была официально снята консервация, продолжавшаяся в течение почти 4 лет.

И уже в 1927 году общий выпуск судов превысил выпуск судоверфи 1913 года почти в три раза.

С 1926 по 1939 годы население поселка выросло более, чем вдвое, с 1200 до 2600 человек.

Реконструируется завод, возрастает его мощность, осваивается строительство новых типов судов.

В 1935 году впервые не только в СССР, но и в мире было построено крупнотоннажное целиком сварное судно – нефтеналивная баржа грузоподъемностью 6000 тонн «Комсомолка Судоплатова».

В годы Великой Отечественной войны завод внес неоценимый вклад в победу. Основной фронтовой продукцией стали понтонно-мостовые парки, выпускаемые заводом с 1933 года, для нужд фронта было изготовлено 60 тыс. малых саперных лопат, 1000 противотанковых ежей, более 100 бронированных скрывающихся огневых точек, 179 бронированных башен для кораблей ВМФ, более 187 тыс. корпусов и деталей для боеприпасов.

50-ые годы. Проведенная реконструкция завода резко подняла культуру производства, позволила перейти к строительству самоходных судов взамен выпускавшихся ранее барж. В 1954 году сдан головной мелкосидящий танкер «Олег Кошевой», грузоподъемностью 4 тыс. тонн, построенный заводом для Каспийского пароходства.

«Олег Кошевой» явился крупным вкладом коллектива завода в отечественное судостроение. Он стал первым в стране судном смешанного района плавания «море-река». Впервые в советском судостроении корпус был изготовлен из низколегированной стали.

В течение 1955-1957 годов построены танкеры этой серии «Сергей Тюленин», «Иван Земнухов», «Ульяна Громова», «Любовь Шевцова», «Лиза Чайкина», которые также вошли в состав Каспийского флота.

Наряду со строительством крупных судов завод освоил в 1956 году строительство мелких, грузоподъемностью 20 тонн, сухогрузных теплоходов типа «Колхозница».

Судостроение является ведущей, но не единственной отраслью производства. Большой удельный вес в выпуске занимает машиностроительная продукция: блоки, домкраты, брашпили для судов, строящихся на других заводах и судоверфях, а также мостостроение с осени 1911 года.

В 1959 году заводом освоено строительство разъездных катеров на подводных крыльях.

В 1959 году утверждается проект реконструкции, имеющий решающее значение для судостроительного завода, который выполняется в течение 20 лет и полностью меняет облик предприятия. С выполнением проекта реконструкции завод приобрел современный вид, площадь которого сегодня составляет 528 тыс. кв. м. Предприятие специализируется на постройке средне-тоннажных судов (судов внутреннего плавания, смешанного река-море плавания, морских судов, плавучих насосных станций, изготовлении специальных комплексов переправочных средств, металлоконструкций). Максимальные размеры судна, строительство которого может обеспечить завод, определяются габаритами шлюзов внутренних водных путей и составляют: длина до 140 м, ширина до 17,2 м, осадка порожнем до 3,5 м, высота габаритная до 15,7 м. Особую известность принесли заводу сухогрузы проекта 507 «Волго-Дон».

За годы своего существования заводом выпущено более тысячи судов.

На судостроительном заводе «Ока» нынче «АО «Окская судоверфь» в 50-ые – 90-ые годы строились суда габаритами 124, 125 м длиной, 16 м шириной, знаменитые «Волго-Дон» длиной 144 м.

Наиболее известные серии судов:

- проекта 507 (теплоход сухогрузный самоходный) ВОЛГО-ДОН, (они были с номерами);
- проекта 570 (лесовозы);
- проекта 1572,1576 (хлопколесовозы);
- проект 1591 (судно для переработки технической воды) «Серебрянка», единственное в своем роде, до сих пор на плаву;
- проект 1588 (сухогрузы), головное судно «Василий Шукшин».

Самоходное многоцелевое сухогрузное судно. Проект RSD44, класс судна: ХО-ПР2ОА Российского Речного Регистра судоходства, названные именами капитанов, водивших суда в годы войны.

Также на судоверфи строились насосные станции, баржи, понтонно-мостовые переправы.

В 21 веке судоверфью строились и строятся:

- сухогрузы проекта RSD44 для Волжского пароходства;
- танкеры проекта RST27 для компании «В.Ф. Танкер»;
- суда для сторонних компаний;
- универсальный бункеровщик проекта 92800 для ОАО «Туапсинский морской торговый порт»;
- пожарный буксир проекта TG-17 для ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»;
- катер* проекта 21270 для Министерства обороны Российской Федерации.

Производственные мощности предприятия позволяют строить суда со следующими характеристиками: длина - 150 м, ширина - 17 м, габаритная высота - 18,7 м.

АО «Окская-судоверфь» обладает необходимым производственным комплексом для постройки среднетоннажных судов и занимает прочное положение на отечественном и мировом рынке судостроения. В настоящее время судоверфь работает на полную мощность. Предприятие обеспечено заказами вплоть до 2024 года. Конечно, это только вехи в истории нашего завода. Безусловно, историю делают люди. Нам есть чем гордиться и есть что беречь. Наша задача помочь людям узнать историю своей малой родины, потому что, чтобы помнить, надо знать.

P.S. при подготовке материала использованы фото из фонда музея и книга очерков о Навашинском судостроительном заводе «Ока» *(Ильин В.А., Корчин Г.Д., Корчин В.Г. Корабелы былинного края. Очерки о Навашинском судостроительном заводе «Ока». – Л.: Судостроение, 1982, 224 с., ил.)*

Восстановление имён.
Петр Иванович и Семён Иванович Шорины

Шорин К.Ю.,
г. Москва

В семье Ивана Александровича Шорина и его жены Евдокии Ивановны родилось восемь детей, пять дочерей и три сына. Все дети родились в разных городах, никто не родился на родине родителей, и ни в одном месте не родилось двое.

Сегодняшняя презентация посвящена младшим сыновьям И.А. Шорина - Петру и Семену.

Доступная информация о них отрывочна и, зачастую, неточна. В лучшем случае, она ограничивается сведениями из книги Н.И. Андреева «Котельщики»:

«… Семен Иванович работал на заводе заведующим конторой, а Петр Иванович разметчиком».

Цель моего доклада – восстановить этот пробел, тем более, что братья Шорины оставили заметный след в истории Гороховца и сыграли особую роль в сохранении памяти об их отце - Иване Александровиче Шорине и основанном им Гороховецком Котельном и Судостроительном заводе.

Петр Иванович Шорин родился 12 июля 1894 года, точной информации о месте его рождения не сохранилось. Вероятно, это произошло в Батайске, под Ростовом на Дону. Иван Александрович работал тогда в тех краях.

В 1902 году семья И.А. Шорина вернулась в родные края и поселилась в с. Красном.

Поэтому учиться Петр пошел только в девятилетнем возрасте. Сначала закончил трехклассное сельское училище, затем Гороховецкое городское училище.

Хотел продолжить образование в Москве, сдал экзамены и в 1914 г. поступил на Строительно-архитектурные курсы.

Долго учиться не получилось, так как летом 1915 года он был призван в армию и после короткой подготовки отправлен на фронт. С фронта он вернулся в Гороховец в конце 1917 года.

С юношеских лет Петр Иванович увлекся театром. Еще в 1912 году состоялось его первое выступление в любительском спектакле на сцене Красносельского Народного дома.

Народный театр в Гороховце активно работал даже в трудные послереволюционные годы, ежегодно ставилось по нескольку спектаклей по произведениям как классического репертуара, так и современных авторов.

Более того, в начале 20-х годов в Гороховце был даже симфонический оркестр!

Основной состав актеров народного театра составляли крестьяне и рабочие. Вместе с ними выступала и профессиональная артистка оперы А.М. Познякова, жившая тогда в Гороховце.

Петр Иванович устроился работать в библиотеку отдела просвещения, а все свободное время отдавал театру. Он до конца жизни хранил афиши спектаклей тех лет, в которых нередко играл заглавные роли.

В 1920 году Петр Иванович был призван теперь уже в Красную армию, к гражданской жизни он вернулся в 1922 году.

Возвратившись в Гороховец, устроился работать разметчиком на бывший завод своего отца. И, как прежде, основным увлечением оставался театр. Теперь он не только играл на сцене, но и стал режиссером Народного театра. Коллектив выступал на сцене заводского клуба и назывался тогда драмкружок клуба «Красный котельщик».

Режиссерский талант Петра Ивановича был высоко оценен современниками, о чем остались их воспоминания.

Он стремился повышать свой режиссерский и актерский уровень, год стажировался в Народно-Героической студии в Москве.

В 1934 году Петр Иванович уехал из Гороховца. Отъезд был связан с нарастанием репрессий в отношении представителей бывших эксплуататорских классов и их детей. Оставаться в городе, где каждый знает, что ты сын “заводчика”, стало небезопасным.

После отъезда работал разметчиком и монтажником в Туле, затем в 1936 году был переведен в Москву на Котельно-механический завод номер 2 (КМЗ 2), на котором и проработал в должностях мастера, инженера планового отдела до выхода на пенсию в 1959 году.

В тресте, к которому относился КМЗ 2, была театральная самодеятельность, Петр Иванович в ней участвовал, но до уровня Гороховца она не дотягивала.

В 1964 году исполнилось 60 лет Гороховецкому Народному театру. Событие отмечалось с большим размахом. 28 ноября 1964 года в клубе им. Ленина состоялся торжественный вечер, посвященный этой дате. Петр Иванович был приглашен в качестве почетного гостя и был отмечен, как человек, внесший заметный вклад в развитие театра в Гороховце.

В районной и областной печати вышло несколько статей, посвященных этой дате и рассказывающих об истории театра. В них был упомянут и Петр Иванович.

После 1964 года Петр Иванович стал ежегодно бывать в Гороховце, он очень любил и ценил встречи с друзьями молодости и коллегами по театру. Последний его приезд состоялся в 1972 году.

Петр Иванович так и не женился, детей у него не было.

Глядя на одухотворенные лица, горящие глаза людей, смотрящие с фотографий 20-30 годов, можно с уверенностью сказать, что в Гороховце прошли лучшие годы жизни Петра Ивановича Шорина.

Семен Иванович Шорин, младший ребенок в семье, родился на станции Тихорецкая 16 февраля 1898 года.

Образование получил в Гороховце и в Императорском Комиссаровском техническом училище в Москве. Училище это готовило технические кадры для промышленности, давало среднее образование и право поступления в технические ВУЗы.

Сохранился ученический билет Семена Шорина.

Он рано начал трудовую деятельность, уже в 1911 году, в возрасте 13 лет, был зачислен на завод своего отца. Первая трудовая должность – кассир. В те годы завод бурно развивался, необходимо было помогать отцу и старшему брату Михаилу, работавшему управляющим заводом.

На заводе Семен Иванович проработал до ноября 1923 года, в должностях кассира, бухгалтера, заведующего конторой.

После национализации завода в 1918 году входил в правление завода, выполнял обязанности заместителя директора. Сохранилась расчетная книжка, выданная ему в 1923 году Гороховецким Государственным Котельным и Судостроительным заводом быв. И.А. Шорина.

С завода был уволен с формулировкой «по сокращению штатов».

После увольнения год был практически безработным. В 1925 году устроился работать в трест «Владзавсельмаш», в который тогда входил и бывший завод И.А. Шорина. Работал во Владимире, Нижнем Новгороде. Много занимался самообразованием. В 1929 году работал в Мордовщиках, на Судомостовом заводе «Гольцы».

В 1930 году переехал в Москву, получив должность планировщика на заводе «Стальмост».

Завод «Стальмост» был создан в 1929 году на базе мостового цеха металлургического завода «Серп и молот», а также мастерских «Машинотрест». Уже в самом начале на заводе работало около 400 человек.

Первое время после запуска завод поставлял на стройки первой пятилетки металлоконструкции различных типов.

С середины 1930-х годов завод выполнял много заказов из Москвы. Например, эскалаторы для московского метрополитена, каркасы кремлевских звезд, шлюзовые ворота, металлоконструкции гидротехнических сооружений канала им. Москвы, перекрытия Химкинского речного вокзала, Белорусский мост через Москва-реку и перекрытия для Государственного академического Малого театра. Многие изделия, выпущенные заводом, продолжают эксплуатироваться и по сей день.

В годы Великой Отечественной наряду с боеприпасами завод делал противотанковые ежи, хорошо известные по фотографиям военных лет. Завод после начала войны не эвакуировался и без перерывов работал в Москве.

В общем, производственный профиль з-да «Стальмост» почти не отличался от профиля завода И.А. Шорина, который также занимался шлюзами и металлоконструкциями, особенно после начала Первой мировой войны и сокращения постройки судов. Так что опыт, полученный в молодые годы на заводе отца, помог ему успешно работать в Москве. В 1936 году Семен Иванович был назначен на должность начальника производства и проработал в ней 25 лет, пользуясь на заводе авторитетом и уважением. В своем поведении, отношении к людям, он брал пример со своего отца. Иван Александрович никогда не ругался, не повышал голос, говорил уважительно, но при этом и мог строго спросить.

В трудовой книжке Семена Ивановича есть многочисленные записи о поощрениях и награждениях за стахановскую работу, за успешное выполнение в годы войны особо важных правительственных заказов. Награжден медалями за Оборону Москвы и Доблестный и самоотверженный труд в период Великой Отечественной войны.

Семен Иванович вышел на пенсию в 1961 году.

Жена Семена Ивановича – Вера Михайловна, урожденная Воскресенская, родом из Гороховца. Ее отец, Михаил Васильевич Воскресенский, служил в уездном казначействе на должности кассира 1-разряда, о чем есть запись во «Владимирском календаре». Михаил Васильевич имел чин коллежского асессора, дававший право на личное дворянство. В 1916 году он был призван в армию, участник Первой мировой войны. Мать – Екатерина Васильевна, мещанка г. Гороховца. В 1924 году семья Воскресенских переехала во Владимир.

Свадьба Семена Ивановича и Веры Михайловны состоялась 31 мая 1925 года в Гороховце. А 1 июня произошло венчание в старообрядческом молельном доме, построенном И.А. Шориным в с. Красном. Они прожили в любви и согласии 51 год, отметили золотую свадьбу. В их семье родилось трое детей.

Уже будучи на пенсии, Семен Иванович получил интересное письмо из Гороховца от Сергея Александровича Невского, с которым он был знаком еще с молодости.

В середине 60-х годов обсуждалась идея превращения Гороховца «во второй Суздаль». Автор проекта восстановления Суздаля Д.А. Варганов заинтересовался историей Гороховца, начал собирать факты, в том числе, о заводе Шорина и попросил Невского посодействовать в получении информации от родственников И.А. Шорина. Также через Невского, а потом и напрямую, к братьям Шориным обращался с вопросами Н.И. Андреев, собиравший материал о гороховецких котельщиках и о заводе И.А. Шорина.

Ответы Семена Ивановича Невскому, Андрееву и позже А.Н. Александрову с Судостроительного завода и стали источником значительной доли информации, которая сейчас известна о И.А. Шорине и основанном им Котельно-судостроительном заводе.

В начале 1970-х годов некоторые сведения о заводе Шорина были опубликованы в газетных статьях Варганова и Андреева в областной и местной прессе.

Значительно позже вышла книга Н.И. Андреева «Котельщики», в которой автор использовал многие фрагменты из ответа Семена Ивановича.

Например, эти строки об Иване Александровиче Шорине вышли из-под пера Семена Ивановича:

«Как пример, можно привести такой факт: в семье И.А. было восемь детей, из них ни один не родился в родных деревне и селе, и ни в одном городе не родилось двое детей. Все дети, тем не менее, вписаны по существовавшему тогда порядку в посемейный список в Красносельском волостном управлении».

«Окончил только начальную школу. Все свои знания получил практически, работая рядом с людьми образованными, получая от них специальные знания и передавая им в свою очередь практические навыки и сноровку. Так, например, во время службы в Строительной Конторе Бари А.В., он работал на многих стройках вместе с молодым тогда, инженером Шуховым В.Г., занимая одинаковые должности – старшего мастера».

Черновики ответов Семена Ивановича и письма сохранились в его архиве.

До самого последнего времени не было достоверно известно, где же проживал И.А. Шорин вместе со своей семьей. Эта тема затрагивалась и на предыдущих конференциях.

Из записей Семена Ивановича, семейных писем и документов известны следующие факты:

Семья И. А. Шорина переехала со ст. Тихорецкая и поселилась в с. Красном в 1902 г.

Семья на тот момент состояла из 11 человек (родители Ив.Ал. жили вместе с ним). И. А. Шорин проживал в одном и том же доме до

своей смерти в 1918 году. Дом после смерти Ив. Ал. перешел сыновьям Петру и Семену. В 1918 г. в доме проживали: отец - Александр Петрович (умер осенью 1918), жена - Евдокия Ивановна, сыновья Петр Иванович, Семен Иванович, и с 1925 года жена Семена Ивановича. Евдокия Ивановна умерла в декабре 1929 года. В 1930 году Семен Иванович с женой покинули Гороховец. В 1933 году дом передан П.И. Шориным Красносельскому сельсовету.

Во многих материалах имя И.А. Шорина связывалось с домом по нынешнему адресу: ул. Садовая д. 1, но подчеркивалось, что архивных данных о принадлежности этого дома Ивану Александровичу нет.

На самом деле, такие данные существуют. Речь идет о передаточном акте, согласно которому П.И. Шорин передал перешедший к нему от отца дом Красносельскому сельсовету. Вот текст этого документа (орфография и пунктуация оригинала сохранены):

Акт

1933 года августа 31 дня мы нижеподписавшиеся гражд. сел. Красное Шорин П.И. и председатель Красносельского с/совета Частухин Ник. Павлович составили настоящий акт на передачу дома принадлежащего гр-ну Шорину П.И. по улице 1 мая Села Красного Красносельскому сельсовету в лице пред с/совета Частухина Н.П. в безвозмездное пользование.

Причем передается следующее.

1) *Дом деревянный крытый железом 21,5х14,6х3,9 1-эт. ст 6000 р. при доме терраса остекленная 5х3,6х3,6 = ст 130*

3) *Двор под железом 11х5,3х3,2 =1 ст 500*

4) *Амбар бревенч. кр. желез 10х4,3х2,3 =1 ст 600*

5) *Коровник бревен. кр. желез 5х10х2,3 =1 ст 300*

6) *Погреб каменн. кр. желез 3х2х2 =1 ст 200*

Означенное имущество со дня подписания договора принадлежит Красносельскому с/совету, и распоряжение пользования этой площади и приспособление для жилья производится с разрешения с/совета. Я гр-н Шорин П.И. теряю всякие права на дом и его использование. Заключенные мною договора с Судоверфью должны быть расторгнуты и возражать на заключенные вновь договора о использовании помещения принадлежащего по передаче мной сельсовету с другими организациями и лицами я не возражаю.

Для личного использования гр-ну Шорину П.И. оставляется 2 помещения окнами на улицу 1го мая и кухня. Кроме этого коровник сзади двора и амбар при дворе сроком до 1 января 1937 года без оплаты за проживание.

Сделать вывод о том, что в акте речь идет именно о доме на Садовой 1, позволяют следующие факты.

- В 1961 г., в связи с передачей села Красное в городскую черту, произошло переименование улиц: Нижегородской и Владимирской в ул. Московскую, Первомайской в ул. Калинина;

-согласно выкопировке из плана Гороховца и плана БТИ 1972 года адрес дома по Садовой 1 значился в то время, как ул. Калинина, вл. 5. Данные планы приведены в исторической справке проекта реставрации дома по Садовой 1;

-внешние размеры и описание дома в передаточном акте соответствуют плану БТИ 1972 г.

Таким образом, объект исторического наследия «Особняк Шорина» можно по праву называть «Особняк И.А. Шорина».

На предыдущих конференциях высказывалось сожаление, что точная дата рождения И.А. Шорина неизвестна.

Согласно записям Семена Ивановича, это 12 февраля 1860 года. Дата смерти – 8 апреля (26 марта по старому стилю) 1918 года.