



**МАТЕРИАЛЫ  
VIII МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ  
КРАЕВЕДЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ**

**«ДЕЛА ЛЮДЕЙ -  
ВЕЛИЧИЕ РОССИИ»**

**посвященной памяти и.а. Шорина, предпринимателя,  
основателя Гороховецкого судостроительного завода**



**г. Гороховец**

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

# *«Дела людей – великие России»*

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

г. Гороховец  
2023 г.

*«Дела людей – величие России»: сборник материалов по итогам VIII Межрегиональной краеведческой конференции / МБУК «Современный культурный центр им. П.П. Булыгина» Гороховецкого р-на Владимирской обл.- Гороховец, 2023 - 72 с.*

---

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

## Содержание:

|  |    |
|--|----|
| <i>Гаранина И.В. Живая связь с курсантами и студентами ВГУВТ – неотъемлемая часть работы музея речного флота</i> .....   | 4  |
| <i>Демин В.А. Директора Гороховецкого судостроительного завода 1902-1992 гг. Поиск. Найденные имена</i> .....  | 11 |
| <i>Долгих В.В. Гороховецкое профессиональное техническое училище № 24: история учебного заведения</i> .....  | 16 |
| <i>Лебедева Е.В. Лацис Людмила Ивановна – главный врач Вязниковской линейной СЭС Московского водяного бассейна, Отличник здравоохранения, член государственной комиссии по приемке судов на Гороховецком судостроительном заводе</i> ..... | 23 |
| <i>Роот М.В. О героях былых времен: рулевой легендарной «Щуки-402» Беседин Петр Васильевич</i> .....   | 38 |
| <i>Ширшова Г.И. Николай Николаевич Бенардос (1842 – 1905 гг.)</i> .....  | 47 |
| <i>Шорин К.Ю. По страницам Нижегородских газет. Как в действительности выглядела Марфа Посадница. Вся правда о барже-больнице</i> .....  | 56 |
| <i>Штерн Л.М. Стандарт Шухова в интерьере эпохи</i> .....  | 70 |

**Живая связь с курсантами и студентами ВГУВТ –  
неотъемлемая часть работы  
музея речного флота**

*И.В. Гаранина  
г. Нижний Новгород*

В 1921 году в Саратове штурманом дальнего плавания Федором Николаевичем Родиным был основан «Музей волгаря» [3, с.85]. Увлечшись историей волжского судоходства, молодой речник горел желанием рассказать об этом как можно большему количеству людей. Ф.Н. Родин ездил в экспедиции по городам и поселкам, собирал экспонаты, разговаривал с речниками, волжанами, изучал и анализировал их воспоминания, написал несколько книг. «Волга со своими многочисленными притоками с древнейших времен играла огромную роль в жизни народов нашей страны. Она служила не только важнейшим путем сообщения между славянскими племенами и княжествами, но и являлась транспортной торговой магистралью, соединявшей Русь с южными, восточными, западными и северо – западными государствами», - пишет Ф.Н. Родин [3, с.11]. И сегодня водные пути остаются такими же актуальными, поскольку «государство, имеющее 38 807 морских границ, не может существовать без современного флота и судостроения» [2, с. 4]. Побывав в «Музее волгаря» Федора Родина, всем сразу хотелось совершить речное путешествие, а после посещения раздела «Рыболовство» - купить удочку, котелок и палатку, сидеть на берегу реки и в тишине наслаждаться многочасовыми наблюдениями за поплавком. Директор музея вскоре стал очень известен. «С большим энтузиазмом и настойчивостью занимался сбором и изучением различных документов по истории судоходств, бурлачества и классовой борьбы речников. В 1930 году он был переведен в Москву в Центральный музей наркомата путей сообщения, где заведовал отделом морского и речного транспорта, исполнял обязанности директора организованного в 1932 году музея водного транспорта», - пишет С.П. Волков, директор нашего музея в 70-е гг. в журнале «Нижегородский музей» [1, с. 63]. Встал вопрос – а что же будет

с «Музеем волгаря»? После отъезда Ф.Н. Родина из Саратова музей возглавил сотрудник Самарского райкомвода Николай Иванович Кузьмин. «Н.И. Кузьмин вместе с музеем переехал из Саратова в Горький и заведовал музеем до ухода на пенсию в 1963 году. И после выхода на пенсию Николай Иванович не порывал связи с музеем и до самой смерти являлся его внештатным сотрудником, проводил экскурсии по музею [1, с. 65]».

В 1930 году в Горьком открыт институт инженеров речного транспорта, куда и был переведен музей волгаря. Теперь это - «Музей речного флота». Фонды содержат около 200 макетов судов и более тысячи других экспонатов и документов, рассказывающих об истории волжского судостроения и судоходства, многие из них прибыли, когда-то из Саратова, другие были приобретены за годы работы, получены в дар музею или специально изготовлены в нашей модельной мастерской.



*Рис.1. Волжская расшива, макет 1869 г.,  
музей речного флота ФГБОУ.ВО «ВГУВТ»,  
Нижний Новгород*

Основной аудиторией слушателей музея являются будущие капитаны - курсанты института «Морская академия» (Институт «Морская академия» ФГБОУ ВО «ВГУВТ» готовит инженеров-судоводителей, механиков, электромехаников, радиоинженеров для работы на судах морского и речного флота) и Нижегородского речного училища имени И. П. Кулибина, а

также студенты «Института экономики управления и права» и «Института кораблестроения и инфраструктуры водного транспорта» нашего университета. Именно к ним обращены, в первую очередь, все наши экскурсии и любые патриотические мероприятия. Ежегодно на экскурсиях в музей речного флота бывает около 1000 студентов и курсантов ведущего транспортного вуза Поволжья.

Еще одной важной категорией для работы музея речного флота являются школьники Нижнего Новгорода и области – потенциальные абитуриенты нашего вуза. С целью направить внимание ребят на получение речной профессии, музей организует разнообразные мероприятия. В первую очередь – это экскурсии по залам музея, а также профорientационные и патриотические конкурсы.

В музее речного флота экскурсовод рассказывает, как величественно и плавно сплавлялись волжские беляны, как управлялись коломенки и гусяны, здесь вы можете увидеть, как и на каких судах прибыл в Нижний Новгород Петр I и Екатерина II: на экспозиции представлены макет струга «Москворецкий», на котором прибывал Петр I в Нижний Новгород в 1722 году, и макет галеры «Тверь», построенной в 1767 году для путешествия по Волге Екатерины II.

В музее речного флота можно узнать о ратных подвигах речников и о трудовых достижениях судостроителей. В залах музея идет разговор о старинных деревянных и паровых судах, первых теплоходах, о судах с космическими названиями «Ракета», «Метеор», «Комета», об экранопланах, современных грузовых и пассажирских теплоходах. Музей хранит чудесный фонарь – прожектор И.П. Кулибина, прошение И.П. Кулибина на имя Павла I о постройке одноарочного моста через Неву (подлинники), старинные книги, атласы, карты, чертежи, журналы «Морской сборник» и «Русское судоходство».

Один из залов музея посвящен подвигу речников в годы Великой Отечественной войны. Говоря о войне, в первую очередь мы уделяем внимание битве на Волге. Сталинградская битва явилась первым масштабным поражением вермахта и коренным переломом в ходе Великой Отечественной войны, она

имела огромное психологическое значение для оккупированных народов, так как вселила надежду на освобождение.

На Волге в это время была создана Волжская военная флотилия, работали волжские переправы.

В залах музея экспонируются макеты судов – участников Сталинградского сражения. Это «Михаил Калинин», «Иосиф Сталин», «Гаситель».

«В полосе фронта в сентябре – октябре 1942 года действовали переправы в 10 пунктах Волги, которыми ведали начальники инженерных войск. Обслуживались они небольшими речными судами и простейшими плавучими средствами, а также кораблями Волжской военной флотилии. До этого, в июле и августе, для эвакуации народнохозяйственного имущества и обеспечения транспортных нужд фронта в 17 пунктах Волги от Камышина до Замьян на Волге были организованы специальные переправы, которые обслуживали 43 буксира и более 90 барж», - читаем в книге «Речники в боях за Родину» Зосимы Алексеевича Шашкова [5, с. 63], наркома речного флота, впоследствии – министра Речного флота СССР. Перед войной З.А. Шашков был ректором нашего учебного заведения (тогда – Горьковский институт инженеров водного транспорта).

В феврале 2023 года Федеральное агентство морского и речного транспорта организовало телемост среди всех учебных заведений отрасли. Тематика обсуждения – Сталинградская битва. Активисты музея, курсанты-судоводители рассказали о подвиге речников Волжской военной флотилии – капитанах Л. Д. Галашине, Н. М. Богатове и Н.С. Рачкове.

Подвиг теплохода «Парижская коммуна», пароходов «Михаил Калинин» и «Иосиф Сталин» хорошо известен на Волге. Он подробно описан в книге З.А. Шашкова [5, с. 63-64].

Суда шли караваном, эвакуируя жителей Сталинграда, в том числе – детей. Заслуженный капитан теплохода «Парижская коммуна» Л.Д. Галашин был первым и поставил дымовую завесу. Но враг обнаружил приближающееся судно, с берега в рупор прозвучал приказ: причалить к берегу. «Галашин сделал вид, что он подчинился приказу и повел судно к берегу, а членам экипажа приказал непрерывно поливать палубы водой, чтобы не



так быстро загорелись деревянные части судна, если его обстреляет противник. Но когда судно поравнялось с вражеской позицией, Галашин резко «отвернул» и прошел узкое место», - так описывает подвиг речников З.А. Шашков. [ 5, с. 63-64].



*Рис. 2. Макет парохода «Иосиф Сталин»,  
музей речного флота ФГБОУ.ВО «ВГУВТ»,  
Нижний Новгород*

Маневр «Парижской коммуны» повторил и пароход «Михаил Калинин» под управлением Н. М. Богатова. А вот пароход «Иосиф Сталин» шел последним. Фашисты успели развернуть в сторону Волги все орудия и буквально в упор расстреливали судно. Возникли пожары в нескольких местах. Команда упорно боролась с огнем, но пароход получил серьезные пробоины. И.С. Рачкову ничего не оставалось, как специально выброситься на мель. За бортом парохода люди смогли спастись, их подобрал посланный к месту событий баркас «Наблюдатель». Капитан И.С. Рачков погиб в этом опасном трагическом рейсе. Сейчас его именем назван проспект на родине капитана, в городе Кстово Нижегородской области.

Ребята изучили подвиг трех капитанов по описаниям в литературных источниках и во время экскурсий в музее. Проникнувшись чувствами к трагическим событиям, вместе готовились к телемосту с Волгоградом, - работали не только над

историческим материалом, но и над речью, культурой своего выступления. Помогали в этом сотрудники музея, это была интересная совместная работа.

Музей речного флота организует работу по увековечиванию памяти об известных речниках. В 2023 году в здании университета была открыта мемориальная доска Л.В. Багрову – последнему министру речного флота РСФСР, выпускнику ВГУВТ 1954 года. Этому предшествовала большая поисковая работа. Музей нашел связь с семьей известного речника, в университете организовал студенческую конференцию «Речник по призванию», посвященную профессиональному пути Л.В. Багрова. В рамках работы конференции студенты и курсанты рассказывали о достижениях речного транспорта 1950-1980-х гг., руководимого Л.В. Багровым. Многие подготовили к выступлениям презентации.

Связь с обучающимися в университете музей находит и в организации ставшего традиционным мероприятия, посвященного Дню народного единства – это студенческая конференция «Время быть вместе». К работе конференции привлекаются студенты всех наших филиалов – в Астрахани, Уфе, Перми, Казани, Рыбинске, Самаре. Ребята рассказывают о подвиге Нижегородского ополчения, о значении победы российского воинства над польско-литовскими интервентами в 1612 году.

На площадке музея Нижегородского речного училища имени И.П. Кулибина музей также ведет большую патриотическую работу: организует игры - викторины, посвященные истории училища, известным выпускникам, мастер-классы по поиску родных – участников Великой Отечественной войны на сайтах «Мемориал», «Память народа». Ежегодно проходит акция памяти речников Волжской военной флотилии, курсанты помогают ухаживать за захоронениями известных учёных-водников, заслуженных речников и преподавателей университета на кладбищах Нижнего Новгорода и городского округа. Еще одна форма работы музея – демонстрация исторических фильмов с комментированием преподавателя или специалиста музея.



*Рис. 3. Экскурсия в музее речного флота  
ФГБОУ.ВО «ВГУВТ, 2023 год*

Таким образом, музей речного флота всегда старается поддерживать связь с ребятами, обучающимися в университете. Такая работа не может не отразиться положительно на воспитании будущих специалистов в духе высокой нравственности, равнодушного отношения к истории Отечества, родного города и учебного заведения. Мы сохраняем речные традиции, преемственность поколений, флотский дух студенчества. Это позволяет молодому поколению лучше узнать историю Волги, историю становления своей будущей профессии, а примеры жизни известных судостроителей и речников обогащают знаниями о развитии судостроительной и транспортной отрасли.



**Директора Гороховецкого судостроительного завода  
1902-1992гг.**

**Поиск. Найденные имена.**

*В.А. Демин  
г. С-Петербург*

Составить список руководителей Гороховецкого судостроительного завода (фамилии и и.о.)! Еще пять лет назад с таким вопросом и просьбой ко мне обратился Александр Владимирович Семенычев. Было желание подготовить такой список к дням празднования 850-летия Гороховца. Я пошутил, что такую информацию скорее можно найти в Гороховце, а не в моих далеких лесных краях! Но серьезное обсуждение показало, что это не простая задача, учитывая, что единого архива Гороховецкого судостроительного завода (ГСЗ), похоже, не сохранилось. А в других источниках всё было разрознено и обрывочно.

Сейчас, когда Александра Владимировича уже нет с нами, я периодически возвращаюсь к этому запросу и нашему разговору и подспудно собираю информацию...

**1902 – 1918 гг.**

Итак, 1902 год, 22 октября. Официальная дата основания Гороховецкого котельного и судостроительного завода крестьянином деревни Выезд Иваном Александровичем Шориным (в крестьянском сословии он так и остался до конца своих дней, не став ни «купцом», ни «фабрикантом»). После 1905 года на заводе развернул активную организаторскую и инженерно-техническую деятельность его сын – Михаил Иванович. С 1907 года он стал фактически главным инженером (техническим директором предприятия). После 1916 года состояние здоровья не позволило Ивану Александровичу управлять заводом, и руководителем производства стал М.И. Шорин. В 1917 году после революционных событий в России Иван Александрович отказался от своих прав на владение заводом и передал его государству (официально завод стал госпредприятием в октябре 1918 г.).

## 1918 – 1925 гг.

«Красным» (партийным) директором-распорядителем, представителем новой власти стал Иван Дмитриевич Бахтырев.



Он был избран работниками завода и поддержан гороховецким Укомом в 1918 году, а официально утвержден в должности Владимирским Губкомом РКП(б) в ноябре 1922 года. Оставался в должности директора до 1925 года. Зима 1923 – 1924 года

была трудным временем для завода. Из-за нехватки металла для строительства заложенных барж, ВСНХ принял постановление о закрытии завода. Его отменили по требованию «Нефтесиндиката» и треста «Ока». Бахтырев не мог повлиять на ход событий. М.И. Шорин сумел добыть требуемые материалы у московского «Паростроя» (бывшего завода Бари, где главным инженером был В.Г. Шухов, а коммерческим директором – М.Ю. Мелье, который и вырубил Шорина).

## 1925 – 1928 гг.

Заводом руководил М.И. Шорин, при партийном руководстве некоего Лаптева. Начиная с 1925 года, на Гороховецком ССЗ начинается всё более ритмичная работа по производству речных буксиров проекта 150НР. До 1932 года их изготовили в количестве 32 шт. М.И. Шорин оставил после себя освоенную на заводе, новейшую по тем временам (1927 г.) технологию – клепку деталей судов пневматическим инструментом.

## 1929 - 1938 гг.

В 1932 г. на заводе начинают отказываться от клепаных соединений и переходят на сварку! Заканчивается эра котельщиков. В мае 1934 года техническим директором Гороховецкой судовой верфи был назначен морской инженер,

опытный моряк (капитан II ранга), герой битвы с немецким линкором "Гебен" Николай Александрович Рябинин (1885-1938). Он с семьей перебрался из г. Николаева в связи с ограничением места проживания (как бывший царский офицер). В Николаеве работало много гороховецких котельщиков, что возможно повлияло на его выбор. В период репрессий он был арестован (04.09.1937) и 30.09.1938 года расстрелян в г. Иванове. В эти годы выпускались буксиры 300НР и буксиры серии «Алексей Стаханов» для канала им. Москвы.

### 1938 – 1940 гг.

Сведения отсутствуют, по крайней мере в открытом доступе. Есть данные о продукции, но объем выпуска был невелик (23 буксира и 11 барж и шаланд!). В 1939 году завод был передан в ведение НКСП / Народный комиссариат *судостроительной промышленности СССР*/ и в его системе получил название завод № 343, в системе оборонпрома значился как п/я В-8975.

### 1941 – 1951 гг.

Во время Великой Отечественной войны и по 1951 год заводом руководил И.С. Прибыльский. В различных публикациях говорится, что его руководство началось с 1944 года. Источником такого утверждения может быть его воинское звание – полковника, введенное (вместе с погонами) в 1943 году



и зафиксированное в военных архивах. Ношение военной формы было принадлежностью директоров только оборонных предприятий, что подтверждает высокий статус ГСЗ. Главным инженером

был П.С. Лебедев, а главным конструктором и организатором серийного выпуска знаменитых десантных катеров проекта 165 – Петр Алексеевич Балуев.

В 1943 году началась мобилизация рабочих на Судостроительный завод, куда в марте 1943 года было направлено 200 человек неработающего населения. Зимой 1944 г. для рабочих завода в бывшем саду горкомхоза был выстроен барак общежития.

За годы войны было выпущено 178 десантных мотоботов типа ДБ и ДБМ и 89 других судов различного назначения.

### **1952 – 1965 гг.**

С начала 1952 года директор завода – Георгий Мещеряков. Он был настроен отметить 50-летие завода. Весной 1952 года подведена ветка железной дороги от ст. Гороховец до ГСЗ. Была изготовлена книга «История Гороховецкого судостроительного завода», которая хранилась в бюро технической информации. При Мещерякове построено 13 судов проекта 1814 (водоумягчительное судно для атомного флота). С 1962 года освоен выпуск сухогрузных теплоходов «река-море» «Балтийский» (проект 781), было выпущено 24 судна.

### **1966 – 1975 гг.**

С января 1966 года заводом руководил Самуил Яковлевич Марголин. Были реализованы: проект 535 «Краб», водолазный мотобот; рыбопромысловое судно проекта 1375. Проект 1799 «Глобус» – судно размагничивания. Самуил Яковлевич по праздникам одевал парадную форму. Всегда организовывал празднование дня Военно-Морского Флота, в белом кителе выходил на катере на простор Клязьмы среди заводских судов, готовых к сдаче...

### **1976 – 1984 гг.**

Директор – Юрий Александрович Ульянычев. Было выпущено большое количество судов разных типов, особенно рейдовых буксиров проекта 498 «Протей» и первые образцы буксиров проекта 04983 «Зюйд». Помимо выпуска судов, Ульянычев уделял внимание внешним связям завода. В 1976

году под его руководством ГСЗ участвовал в создании Главного туристического комплекса в Суздале.

Работники завода совершали поездки на отдых в чешский город Дечин (побратим города Вязники, а его завод ЧЗ, производивший погрузчики «ДЕСТА», был партнером гороховецких предприятий).

### **1984 – 1992 гг. (и позже)**

Александр Иванович Перепелкин (1935 г.р.). При Ульянычеве был главным инженером (прошел путь от начальника 11 цеха, секретаря парторганизации завода). С 1985-м годом пришла «перестройка». По инерции, с надеждами на свободное предпринимательство, продолжалось производство самых востребованных судов, в первую очередь буксиров и первых сейнеров. Но денег у государства на оплату их становилось всё меньше. С 1991 года централизованное финансирование завода прекращено.

С начала 1990-х завод стал осуществлять коммерческую деятельность, иногда продавая суда по демпинговым ценам (например, буксиры проекта 498). Но в лихие девяностые всё это вело только к развалу...

А куда же делись документы, архивы по истории Гороховецкого судостроительного завода?! Сначала сгорел дебаркадер, на котором хранилась вся проектно-сметная документация, а потом сгорело и заводоуправление. Об этом особенно сетовал Александр Владимирович Семенычев, вспоминая, как он говорил, «Книгу истории завода» – альбом в красном бархатном переплете. С фотографиями, описанием достижений завода, датами спуска судов и памятных дат судоверфи!..

### **Директора Гороховецкого судостроительного завода**

| Годы работы | Ф.И.О.                   | Комментарии  |
|-------------|--------------------------|--|
| 1902 – 1918 | Шорин И.А.<br>Шорин М.И. | Основатель завода,<br>хозяин<br>Технический директор |



|             |                      |  |
|-------------|----------------------|--|
| 1918 – 1925 | Бахтырев И.Д         | Директор-распорядитель                         |
| 1925 – 1928 | Шорин М.И.<br>Лаптев | Технический директор<br>Директор-распорядитель |
| 1929 – 1938 | Рябинин Н.А.         | с 1934 г.                                      |
| 1938 –1940  | Сведения отсутствуют |  |
| 1941 – 1951 | Прибыльский И.С      |  |
| 1952 – 1965 | Мещеряков Г.         |  |
| 1966 – 1975 | Марголин С.Я.        |  |
| 1976 – 1984 | Ульянычев Ю.А.       |  |
| 1984 – 1992 | Перепелкин А.И.      | Оставался директором и после 1992 г.           |



## **Гороховецкое профессиональное техническое училище № 24: история учебного заведения**

*В.В. Долгих  
г. Гороховец*

История Гороховецкого колледжа своими корнями уходит в начало прошлого столетия.

В 1929 году при Гороховецком судостроительном заводе была открыта школа фабрично-заводского ученичества, в процессе реорганизации которой было открыто Гороховецкое техническое училище.

Переход Гороховецкого судостроительного завода на постройку самоходных кораблей потребовал количественного и

качественного роста кадров. Для подготовки рабочих высокой квалификации в 1962 году было создано техническое училище. Первый год оно размещалось в ветхом здании, затем было построено новое типовое здание, в котором училище находится по настоящее время.

Для производственной практики завод выделил две слесарные мастерские, где обучались группы слесарей. Для каждого ученика выделялось рабочее место с необходимым комплектом инструментов. В правом крыле этого здания располагалась токарная мастерская. В группу токарей принимались и девочки. Для групп судовых сборщиков и электросварщиков были выделены участки непосредственно в цехе №1.

Столярную группу разместили в хорошо оборудованном помещении цеха №4. Для теоретической подготовки было выделено все здание вечернего техникума, которое днем пустовало.

План набора учеников успешно выполняли и довели число обучающихся от 190 в первый год до 290 в последующие годы. По согласованию с директором завода Марголиным С.Я. было открыто общежитие для иногородних учащихся (отдельный дом по улице Мира, 19) на 120 мест и начато строительство двухэтажного здания училища на улице Гоголя.

Училище готовило рабочих по следующим специальностям: слесарей механосборочных работ, разметчиков, контролёров станочных и слесарных работ; электросварщиков, токарей-револьверщиков, карусельщиков, операторов станков с программным управлением; столяров судовых; электромонтажников; трактористов-машинистов широкого профиля. Изначально училище давало только профессиональное



образование. Это было не очень удобно. Для завершения курса средней школы учащимся приходилось учиться еще и в вечерней школе.

В 1979 году по решению Облисполкома и областного Управления профессионально-технического обучения ТУ-24 было переименовано в СПТУ-24 (среднее профессиональное техническое училище), а в 1996 году – в ПУ-24 (профессиональное училище). В этом училище студенты уже получали и полное среднее образование.

Учиться принимали молодёжь с 8-летним и 10 летним образованием. Учащимся, принятым с 8-летним образованием, был установлен срок обучения 3 года, а с 10-летним образованием – 10 месяцев.

Появилось новое общежитие по адресу: ул. Мира, д. 1, где потом находился главный корпус колледжа. На 4 этаже здания располагались учебные кабинеты общеобразовательных дисциплин, на 2-ом и 3-ем этажах было общежитие, а на первом – столовая на 80 человек.

Оборудовано 7 кабинетов спецдисциплин по профессиям судостроительной промышленности и 9 кабинетов по общеобразовательным дисциплинам. Помещение было оформлено наглядной агитацией. На стендах показана история судостроительного завода и училища.

Работали столярный, фотолубительский, технический кружки. Технический кружок, руководимый А.К. Катковым, изготовил много учебных экспонатов, в том числе сверлильный станок, который на областной выставке творчества молодёжи занял 1-е место и был послан на международную выставку творчества молодёжи в Чехословакию.



Спустя три года, в 1982 году, вышло новое постановление Облисполкома и областного Управления ПТО о подготовке в СПТУ-24 механизаторов для сельского хозяйства района.

В 1983 году произошли знаменательные события: СПТУ-24 получило 9 единиц сельскохозяйственной техники, было оборудовано 2 кабинета специальных дисциплин на базе районной организации «Сельхозтехника». Для качественной организации обучения по новой специальности училище получило часть помещений предприятия «Сельхозтехника» и 9 тракторов и сельхоз-машин. В 1985 году состоялся первый выпуск сельских механизаторов.

А в 1986 году началась подготовка квалифицированных рабочих не только для судостроительного завода и областного Управления сельского хозяйства, но и для Управления общественного питания. Обучение проводилось на базе основного общего и среднего (полного) образования. Практика студентов проходила в цехах судостроительного завода, в лучших колхозах и совхозах Гороховецкого района, а также на предприятиях общественного питания (ресторане, кафе, столовых) города.

Свою лепту в становление и развитие в районе специального профессионального образования внесли замечательные педагоги и наставники. В ПТУ сложился коллектив мастеров и преподавателей, среди которых можно отметить таких, как В.Ф. Данилова, А.Р. Агибалова, Б.В. Травкина. Большую военно-патриотическую работу вел среди молодёжи ветеран партии, войны и труда С.С. Камаев. Начальную военную подготовку вел подполковник запаса Н.П. Орёл.



Судостроительный завод пополнялся рабочими кадрами в основном за счёт технического училища. Выпускники на заводе легко и с удовольствием перенимали опыт кадровых

производственников, и сами в свою очередь развивали свое мастерство, становясь передовиками производства.

Первым директором училища (с 1966г. по 1968г.) был ветеран Великой Отечественной войны и почетный житель г. Гороховца Перетокин Николай Григорьевич, который, кстати, и начинал свою трудовую деятельность еще накануне Великой Отечественной войны на судостроительном заводе. Он передал управление училищем следующему, не менее заслуженному ветерану Великой Отечественной войны, Соболеву Сергею Михайловичу.

В 1970 году директором училища стал Заграбян Шаген Артюшевич. Десять лет Заграбян возглавлял новую в районе школу - № 1, выведя ее в передовые, сплотив коллектив, объединив общей целью всех учащихся. Александра Артемьевича (так называли его коллеги и ученики) пригласили возглавить СПТУ не случайно, училище нуждалось в крепком, надежном, грамотном руководителе. За то время, пока он возглавлял учебное заведение, училище дважды получало переходящее знамя области, а сам Заграбян Ш.А. был отмечен нагрудным знаком «Отличник профессионального технического образования Российской Федерации».

В разные годы заместителями директоров училища были замечательные педагоги, талантливые личности: Тамара Сергеевна Пирамидина, Татьяна Викторовна Махонова, Эльвира Владимировна Лукоянова. Они преподавали русский язык и литературу, вели большую внеклассную деятельность, были для студентов и наставниками, и друзьями.

Еще одно учебное заведение, готовящее квалифицированных специалистов, существовало в Гороховце с середины прошлого столетия. В 1954 году при судостроительном заводе был создан Гороховецкий филиал Сормовского машиностроительного техникума.

В этот период на заводе уже были смонтированы полученные по репарации из Германии металлоконструкции двух производственных цехов с технологическим и крановым оборудованием и сооружено 4-х дорожечное спусковое устройство для поперечного спуска судов на воду.

Производственные мощности для выполнения Государственного плана строительства судов были, а специалисты-техники среднего звена (производственные мастера и плановики производственных участков, контрольные мастера, техники-технологи, техники-нормировщики, техники-конструкторы и т.д.), работавшие на заводе, были практики, не имевшие среднего специального образования.

Для обучения и подготовки кадров без отрыва от производства рядом с проходной судостроительного завода, на ул. Набережная, д. 3, в одном здании с вечерней школой рабочей молодежи и был открыт Гороховецкий вечерний филиал Сормовского машиностроительного техникума, обучавший по двум специальностям: техник – судовые машины и механизмы и техник - судокорпусостроения.

Первым директором вечернего филиала был выпускник кораблестроительного факультета Горьковского института инженеров водного транспорта Зёрнышков Борис Дмитриевич.

Специальные дисциплины преподавали инженеры-кораблестроители: Барашков Игорь Иванович, Сидоров Виктор Иванович, Фирсов Николай Андреевич.

В 1991 году Сормовский машиностроительный техникум был переименован в Нижегородский политехнический колледж.

В 1987 году СПТУ-24 было преобразовано в Профессиональное училище 24, а в 2000 году ПУ-24 было объединено с Гороховецким филиалом Нижегородского политехнического колледжа.

Так из двух учебных заведений был создан Гороховецкий государственный промышленно-гуманитарный колледж. Директором колледжа был назначен Вилков Николай Михайлович, почетный работник среднего профессионального образования Российской Федерации.

В 2008 году колледж вошёл в число победителей приоритетного национального проекта «Образование» и модернизировал материально-техническую базу на 52 млн. руб. Было выкуплено и восстановлено производственное здание литейно-механического цеха Гороховецкого судостроительного завода и в нем оборудованы:

- учебно-производственная мастерская, оснащенная современными металлорежущими станками для обучения по профессии: «Станочник (металлообработка)»,

- лаборатория светолучевой обработки с лазерным комплексом раскроя листовых материалов для обучения операторов лазерных установок.

Колледж готовил специалистов по следующим специальностям и профессиям: «Технология машиностроения», «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта», «Экономика и бухгалтерский учет», «Профессиональное обучение (по отраслям)», «Программное обеспечение вычислительной техники и автоматизированных систем», «Правоведение», «Мастер сельскохозяйственного производства», «Станочник в металлообработке», «Токарь-универсал», «Сварщик (электросварочные и газосварочные работы)», «Каменщик», «Электромонтер», «Повар», «Водитель транспортного средства категории А, В, С», «Электрогазосварщик», «Продавец, контролер - кассир» и др.

За всю историю существования оба учебных заведения подготовили около десяти тысяч квалифицированных специалистов и рабочих.

21 июля 2015 года к ГАПОУ ВО «ВТЭК» присоединен «Гороховецкий Государственный промышленно-гуманитарный колледж».

«Гороховецкий Государственный промышленно-гуманитарный колледж» в июле 2015 года присоединен к Вязниковскому технико-экономическому колледжу. История продолжается.



**Лацис Людмила Ивановна – главный врач  
Вязниковской линейной СЭС Московского водного  
бассейна, Отличник здравоохранения, член государственной  
комиссии по приёмке судов на Гороховецком  
судостроительном заводе**

*Е.В. Лебедева  
г.Вязники*

Сегодня мы расскажем о человеке, посвятившем медицине водного транспорта почти полвека Лацис Людмиле Ивановне



(1925-2005гг). Лацис Л.И. родилась 10 апреля 1925 года в Новой Дубровке Всеволожского района Ленинградской области в семье служащего (место регистрации: Отдел ЗАГС Куйбышевского района города Санкт-Петербурга). Поселок Новая Дубровка находится на

правом берегу реки Невы, в 25 км от Ленинграда, ближе к Ладожскому озеру. Отец Лацис Иван Яковлевич (1889 - 16.01.1938гг.), уроженец Шенбергской волости, Болского уезда, Курляндской губернии Латвии. Работал счетоводом в судоремонтных мастерских Дубровского комбината имени Ленина Государственного областного лесопромышленного и деревообрабатывающего треста «СЕВЗАПЛЕС» в поселке Невская Дубровка Ленинградской области. 14 декабря 1937 года был арестован Управлением НКВД по Ленинградской области и необоснованно обвинен по статье 58 п.п.6,10 УК РСФСР «в проведении контрреволюционной и шпионской деятельности». Постановлением Комиссии НКВД и Прокурора СССР от 10 января 1938 года приговорен к высшей мере наказания. Приговор приведен в исполнение 16 января 1938 года в городе Ленинграде. Лацис И.Я. был захоронен в поселке Левашово Выборгского района города Ленинграда (Левашовское мемориальное кладбище, основное место тайного захоронения



жертв Большого террора Ленинграда, здесь захоронены около 45 000 расстрелянных). Смерть была зарегистрирована в бюро ЗАГСа Всеволожского района Ленинградской области. В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 января 1989 года «О дополнительных мерах по восстановлению справедливости в отношении жертв репрессий, имевших место в период 30-40-х и начала 50-х годов», постановлением Комиссии НКВД и прокурора СССР от 10 января 1938 года в отношении Лациса Ивана Яковлевича отменено. Заключение Военного Прокурора Ленинградского военного округа от 10 мая 1989 года Лацис И.Я. реабилитирован посмертно. Мама Любовь Дмитриевна (умерла 18.06.1985 г.) окончила гимназию, очень любила читать.

В 1932 году Людмила Ивановна поступила в Дубровскую семилетнюю школу крестьянской молодежи (ШКМ). В 1934 году преобразована в неполную среднюю школу. А в 1939 году после последнего выпуска ШКМ школа стала средней. Далее в 1940 году продолжила учебу во Всеволожской средней школе Ленинградской области.

Когда началась Великая Отечественная война, немцы рвались к Ленинграду. 24 августа 1941 года семья Лацис – Любовь Дмитриевна, 3 детей (Лидия, 1926 г.р., Людмила и Станислав, 1939 г.р.), бабушка и дедушка были эвакуированы. Эвакуировались на баржах через Мариинскую водную систему (водный путь, соединяющий бассейн Волги с Балтийским морем) в город Маркс Саратовской области. По дороге произошло сильное потрясение для семьи – умер дедушка Людмилы Ивановны.

Город Маркс был центром Маркштадского кантона АССР немцев Поволжья. 28 августа 1941 года был издан Указ Президиума СССР о переселении немцев, проживающих в районах Поволжья, в город Маркс. 16 мая 1942 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР город Маркштадт был переименован в город Маркс. Расселили эвакуированных в домах депортированных немцев. Лацис проживали по улице Кирова, дом 7. В Марксе Людмила Ивановна поступила в среднюю школу №5, которую окончила в 1943 году. На выбор профессии в определенной степени повлияла последняя просьба

отца. В «Автобиографии» напишет: «Мне было 12 лет, когда однажды ночью в декабре 1937 года «черный воронок» увез отца. Когда его уводили, он повернулся ко мне и сказал: «Доченька, обязательно учись и стань врачом». Поэтому Людмила Ивановна твердо для себя решила, что выберет профессию врача. В 1943 году она поступила в Саратовский государственный медицинский институт на факультет «педиатрии», который окончила в 1948 году. Будучи студенткой, принимала активное участие в комсомольской работе, была бессменным комсоргом группы, являлась членом профкома факультета. Студентам медицинского института предоставляли общежитие. В «Автобиографии» напишет: «Шла война. Мои студенческие годы были трудными и голодными. В общежитии, где я жила, разгуливали крысы, для сохранения тепла окна были завешаны одеялами. Мы всегда хотели есть, одеть было нечего. Пальто зимнее мама перешила из своего, а туфли смастерили из старого портфеля. Но мы были молоды, веселы, энергичны. Бегали на танцы и даже посещали оперный театр, хотя в городе свирепствовала бандитская группировка под названием «Черная кошка».

Кочетков Е.Н. закончил Московское ордена Трудового Красного Знамени Высшее техническое училище имени Н.Э. Баумана по специальности «инженер по проектированию и разработке артиллерийских гаубичных систем» и был направлен на один из военных заводов города Саратова. Его отец Кочетков Николай Андреевич (1880 г.р.) был репрессирован и раскулачен. 6 декабря 1996 года реабилитирован ИЦ УВД Владимирской области. В 1946 году они поженились, а в 1948 году после окончания Саратовского государственного медицинского института приехали на родину мужа в город Вязники. Жили на улице Смычка, дом 16 с родителями мужа, а в 1963 году получили квартиру на улице Заливной, д 26. Евгений Николаевич поступил на работу инженером-проектировщиком в проектно-конструкторское бюро льняной промышленности.

24 сентября 1948 года Лацис Л.И. поступила на работу педиатром в Вязниковское Лечебное объединение Московско - Окского Водздравотдела. Вязниковское Лечебное объединение Московско - Окского Водздравотдела предназначалось для

медицинского обслуживания работников водного транспорта и членов их семей. Главным врачом тогда был Булгаков Петр Венедиктович, выпускник Казанского университета, Заслуженный врач РСФСР. Далее его сменил Флейшман Израиль Ефимович (1916-1983гг.), выпускник Горьковского медицинского института имени С.М. Кирова, участник ВОВ, майор медицинской службы. Израиль Ефимович ранее был главным врачом в Дуденевской линейной больнице водного транспорта.

На 1 января 1947 года госсанэпидслужба Московского водного бассейна была представлена: 8 СЭС, 3 санучастка, 2 малярийные станции, 5 врачебно - наблюдательных станции (СКО). Далее, согласно постановлению Совета Министров СССР от 31.10.1949 года, Вязниковское Лечебное объединение Московско - Окского Водздравотдела стало называться «Вязниковская линейная больница на водном транспорте». В это время Лацис Людмила Ивановна работает по совместительству школьным врачом - педиатром в школе №6, в которой обучается 276 человек. В 1951 году она в течение месяца пребывала на рабочем месте по терапии в Центральной Бассейновой больнице города Москвы. 1 октября 1952 года Людмила Ивановна Лацис была назначена приказом Московско-Окско-Волжского Водздравотдела (МОВЗО) главным врачом Вязниковской Линейной Санэпидстанции на водном транспорте и по совместительству педиатром Вязниковской Линейной больницы. Размещалась на улице Заливной, дом 26-А. В штате было 11 человек: главный врач, санитарный врач, эпидемиолог, помощник эпидемиолога, заведующий санитарно-бактериологической лабораторией, паразитолог, 2 дезинфектора, 2 лаборанта, уборщица. Вязниковская Линейная СЭС являлась структурной единицей Госсаннадзора на водном транспорте Московского водного бассейна и обеспечивала санитарно - эпидемиологический контроль в пределах Нижегородской, Владимирской и Ивановской областей. В 1955 году «за проявленную энергию и оперативность в деле восстановления помещения Вязниковской СЭС МОВВЗО» Людмиле Ивановне Лацис была объявлена благодарность.

В 1951 году на основании приказа Министерства речного флота СССР от 7 марта 1951 года произошло слияние Муромского и Вязниковского технических участков. Муромский технический участок обслуживал нижний плес реки Оки, а Вязниковский технический участок обслуживал реки Клязьму и Тезу. В результате объединения было присвоено наименование Муромский, с местом нахождения в городе Муром. Вместо Вязниковского технического участка было организовано Вязниковское прорабство с обслуживанием реки Клязьмы от города Коврова до устья и Тезьянская шлюзованная система с подчинением их Муромскому техническому участку.

В границы Муромского технического участка стала входить река Ока от пристани Елатьма до устья реки Сеймы протяженностью 256 км и старые рукава 29 км, река Клязьма от города Коврова до устья протяженностью 186 км, река Теза от города Шуя до устья протяженностью 89 км.

В 1959 году Муромскому техническому участку было передано от Управления малых рек обслуживание реки Клязьмы от Владимира до Коврова.

В документах сохранилась «Характеристика участка обслуживаемого Вязниковской Линейной СЭС водного транспорта»: «Протяженность контроля водных путей - 486км, наиболее крупные реки: Ока - 75км, Клязьма - 311км, Теза - 100км. Территория областей, пересекаемая водными путями: Горьковская, Ивановская, Владимирская. Продолжительность навигации с 10 апреля по 1 ноября. Работающих на предприятиях Министерства Речного Флота и других ведомств: Вязники - 586 человек, Дуденево - 649 человек. Плавсостава всего: Вязники - 177 человек, Дуденево - 312 человек. Приписной флот - 113, пассажирский флот - 32 (в том числе: транзитных линий - 3, местных линий - 14, скоростных линий - 15), грузовой флот - 36».

В распоряжении Вязниковской Линейной СЭС на водном транспорте был катер «Медик». Он был построен в 1959 году Вязниковскими судоремонтными мастерскими. Капитаном судна был Дунаевский Владимир Иванович - ветеран речного флота, участник ВОВ. Позднее на смену старому судну пришел новый «Медик», построенный Каширским судостроительным

заводом. В 1993 году катер «Медик» был передан для работы санитарно-контрольных отделов портов Касимов и Рязань.

Спустя годы, Дунаевский В.И. был приглашен для участия в съемках фильма Станислава Ростоцкого «Из жизни Федора Кузькина» (1989 год), как преданный своему делу человек и капитан, который всегда ходил в форме речника.

«В 50-60 годы в соответствии с Правительственными постановлениями на бассейне проводится интенсивная работа по охране водоемов от загрязнений флотом. Претворяются в жизнь указания по размещению цехов и промпредприятий с учетом их влияния на окружающую среду, выполняют требования по благоустройству территории населенных мест, ее озеленению».

Вязниковская Линейная СЭС во главе с Лацис Л.И. проводила профилактическую работу на судах и береговых объектах водного транспорта на реках Клязьма, Теза, Ока. В ее ведении находились такие предприятия, как Вязниковское районное управление Московского речного пароходства, Клязьменское прорабство, ремонтно-отстойный пункт, русловые и выправительные партии, обстановочные участки, Дуденевская ремонтно - эксплуатационная база (РЭБ) флота в Богородском районе Горьковской области, Тезянская шлюзованная система, все пристани от Дзержинска (Горьковская обл.) до Касимова (Рязанская обл.).

Вместе с коллективом Вязниковской Линейной СЭС Лацис Л.И. активно участвовала в мероприятиях по улучшению труда и быта рабочих, плавсостава, реконструкции береговых объектов, улучшению санитарно-гигиенического состояния судов и плавучей перегрузочной техники, а также осуществляла мониторинг химического и бактериологического состава воды в реках на судоходных участках Клязьмы, Оки и Тезы.

8 мая 1956 года Министерством Здравоохранения СССР «за активную работу в деле снижения кишечных заболеваний» Лацис Л.И. была объявлена благодарность.

27 апреля 1957 года Министерством Здравоохранения СССР за «хорошую работу по медицинскому обслуживанию работников морского и речного флота и членов их семей» Лацис Л.И. была награждена нагрудным значком «Отличник здравоохранения».

6 ноября 1958 года была награждена памятным значком Московского Речного пароходства в ознаменование 100-летнего юбилея «за большие заслуги в работе МОБВЗО в деле оздоровления личного состава пароходства и условий его труда, а также в медицинском обслуживании членов семей речников».

В 1959 году ее научная статья «Клинико-эпидемиологический анализ заболеваемости туляремией на Вязниковском Линейном участке» был опубликован в сборнике научно-практических медицинских учреждений Московско-Окско-Волжского Водздравотдела.

В «Характеристике», составленной главным врачом Вязниковской линейной больницы Флейшман И.Е., сказано: «За годы работы в должности главного врача линейной СЭС имеет много благодарностей и почетных грамот. С 1950-1965 гг. была пропагандистом политсеминара в линейной больнице и в Клязьменском эксплуатационном участке. С 1965 года является секретарем партийной организации линейной больницы. Свою деловую квалификацию и общеобразовательный уровень постоянно повышает. Свой опыт в работе охотно передает своим подчиненным. Политически грамотна, морально устойчива. Поведение ее в работе и в быту является образцом для сослуживцев».

Ладис Л.И. работала с портами и предприятиями в период навигации и постановки судов на зимний отстой.

Она была членом приемочной комиссии по санитарии при завершении ремонта флота и сдачи судов в эксплуатацию в ежегодную навигацию. В процессе проверки она уделяла особое внимание выполнению работ по системам береговой воды, судовым установкам для приготовления питьевой воды из забортной (станции ППВ), судовому оборудованию, предназначенному для очистки и обеззараживания забортной воды, приготовлению из нее воды питьевого качества, соответствующей требованиям ГОСТ, ремонту станций ППВ, системам сбора подсланевых вод (воды, образующиеся в машинных отделениях судов под решетчатыми полами в результате конденсации паров воды, утечек масел, топлива и других нефтепродуктов) с указанием мест опломбирования соответствующей арматуры, закрытой бункеровки топлива

(использование специальных емкостей или резервуаров, закрытых от доступа воздуха и внешней среды с целью минимизации воздействия факторов, которые могут негативно повлиять на качество топлива и обеспечивают высокий уровень безопасности), сточно-фановым системам и устройствам для откачки сточных вод береговыми спецмашинами. Проверяла по судам выполнение мероприятий по предупреждению загрязнения водоемов и санитарных требований, наличие утвержденных схем водоснабжения, наличие пломб установленных на забортной арматуре согласно схем и записи об установке и проверке наличия пломб в судовом журнале СД-36.

В своей «Автобиографии» Лацис Л.И. напишет: «В 1964 году мне присвоена 1 квалификационная категория организатора здравоохранения. В 1966 году прошла цикл по эпидемиологии в Ленинградском Государственном орденов Ленина и октябрьской революции институте усовершенствования врачей имени С.М. Кирова (ЦИУВ). В 1967 году Лацис Л.И. прошла цикл «по педиатрии» в Москве в Государственном Центральном институте усовершенствования врачей имени Ленина В.И. В 1975-76 годах в Государственном Центральном институте усовершенствования врачей имени Ленина В.И. прошла цикл главных врачей «по социальной гигиене и организации здравоохранения». Неоднократно выступала на страницах областной газеты «Призыв» и городской газеты «Маяк» со статьями по охране водоема реки Клязьмы от загрязнения».

Людмила Ивановна была членом государственной комиссии по приемке судов на Гороховецком судостроительном заводе. Она выдавала санитарную путевку в жизнь вновь построенным кораблям: морским портовым буксирам, сухогрузным судам «река - море» и рыбопромысловым судам, морским водолазным ботам и судам размагничивания для ВМФ. Лацис Л.И. проверяла соответствие систем жизнеобеспечения на построенном судне требованиям санитарных правил, порядок забора питьевой воды, ее хранения, соответствия ее качества и количества нормам водопотребления команды периода автономности плавания без захода в порт, системы сбора фановосточных вод, резервуары цистерн для хранения воды, набор бытовых помещений, условия хранения продуктов,

условия отдыха плавсостава. В основе оценки санитарного состояния судна лежит фактор нахождения и работы, плавность пассажиров на судне, когда жизнь проходит на ограниченной площади, возможных ограничениях в отдыхе и питании, поэтому требования на флоте должны быть жесткие, от этого зависит здоровье и работоспособность плавсостава.

В ходе проектирования, строительства, переоборудования и приемки в эксплуатацию судов морского, смешанного, внутреннего плавания осуществлялся предупредительный санитарный надзор.

Это проводилось в целях предупреждения случаев ввода в эксплуатацию судов с нарушением санитарно-гигиенических и санитарно-противоэпидемических норм и правил. Предупредительный санитарный надзор на стадии приемки в эксплуатацию нового судна осуществляла главный врач Вязниковской Линейной СЭС Лацис Л.И. с привлечением специалистов из штата как во время стоянки на стапеле, так и в ходовых испытаниях, которые обеспечивали отбор и анализ проб воды, измерения показателей вредных факторов судовой среды и мн. др. Директор Гороховецкого судостроительного завода официально извещал орган госсанэпиднадзора о времени начала работы комиссии, а также заключал договор с госсанэпиднадзором, которые обеспечивали выполнение анализов и измерений, предусмотренных программой приемно-сдаточных испытаний. Работа осуществлялась в 4 этапа.

Первый этап – рассмотрение проектно-технической документации.

Администрация Гороховецкого судостроительного завода представляла Вязниковской Линейной СЭС проект, по которому строилось судно.

Рассмотрение сложных технических проектов судов Вязниковской Линейной СЭС водного транспорта производилось на заседаниях с привлечением специалистов, авторов проектов.

На каждое судно заполнялась карта санитарного надзора, в которую заносились данные судна, номер проекта, род судна, акты обследования и другая документация, краткое описание общего состояния строительства, выполняются ли требования,



перечисленные в заключении органов СЭС. Акт обследования составлялся в 2-х экземплярах (один для администрации завода, другой сохранялся для Вязниковской Линейной СЭС, осуществляющей надзорные функции за строительством судов). Гороховецкий судостроительный завод предоставлял справки о применении синтетических полимерных материалов, о материалах, примененных для покрытия внутренних поверхностей цистерн питьевой воды. А также акты на «скрытые» работы, материалы технических испытаний судовых систем и акты приемки в эксплуатацию:

- 1) естественной и искусственной вентиляции
- 2) отопление
- 3) кондиционирование воздуха жилых, общественных, служебных судовых помещений.
- 4) естественного и искусственного освещения
- 5) системы водоснабжения.

А) Акт о промывке и дезинфекции всей системы, как питьевой, так и мытьевой воды, с приложением трехкратных лабораторных исследований следующих друг за другом с интервалом 2-3 дня, взятых из цистерн и не менее чем из 5 точек распределительной сети каждой системы.

Б) Акт опробования эффективности работы очистных и обеззараживающих установок заборной воды на речных судах для питьевых и мытьевых целей с приложением лабораторных анализов.

6) Фановой и сточной системы и удаление отходов и мусора

2. Данные об испытаниях эффективности работы

1) устройства для очистки заборной воды и установок для обеззараживания ее на речных судах,

2) установок фильтров для очистки от пыли и других примесей воздуха для вентиляционных систем,

3) холодильных установок, продуктовых кладовых, камбузной плиты и др.

3. Определение уровня шума и степени вибрации поверхностей в жилых, общественных, служебных, машинно-котельных отделениях и других производственных судовых помещениях.

4. Данные замеров уровней инфракрасного излучения, антено-локаторов на палубе судна.

5. Материалы технических испытаний: оборудования пищеблока, санитарно-бытовых и санитарно-гигиенических помещений, систем водоснабжения, систем отопления, вентиляции, системы искусственного освещения, систем и оборудования, предотвращающих загрязнения водной среды.

Лацис Л.И. как представитель госсанэпиднадзора имела право запросить дополнительные документы, связанные с санитарно-гигиенической характеристикой судна.

Если были выявлены отклонения от гигиенических норм и санитарных правил, то составлялся акт о нарушениях санитарных норм и правил. Руководителю завода предъявлялось в письменном виде соответствующее предписание об устранении нарушений.

Второй этап при приемке и вводе в эксплуатацию нового судна также осуществлялся представителем Вязниковской линейной СЭС в лице Лацис Л.И. Она с санитарным врачом и помощником санитарного врача проводили санитарно-гигиеническое и санитарно-эпидемиологическое обследование всех судовых помещений. Требования к судовым помещениям зависели от группы судна и продолжительности воздействия на организм человека факторов судовой среды, а также расположения, размеров помещений, оборудования, инвентаря, согласно проекта и требований СанПиН. По результатам обследований производилось санитарное описание обследованных объектов с санитарно-гигиенической оценкой.

Третий этап приемки – санитарно-гигиеническая оценка судовых систем, устройств и оборудования, обеспечивающих необходимые условия жизнеобеспечения плавсостава и защиту от вредных факторов судовой среды путем инструментальных измерений и лабораторных анализов. Представители Вязниковской СЭС на водном транспорте проверяли судовые санитарные системы (система водоснабжения, сточная, фановая и система шпигатов – сток воды с палуб и платформ за борт). Санитарные системы снабжали экипаж и пассажиров водой для бытовых нужд, а также удаляли с судна нечистоты и загрязненные (сточные) воды. Санитарные системы должны

были удовлетворять требованиям СанПиН. Особые требования предъявлялись к качеству и условиям хранения пресной воды на судах. Предпочтительным считается пользование питьевой водой из берегового водопровода, так как она соответствует требованиям ГОСТА к питьевой воде. Все цистерны для хранения питьевой воды, а также трубопроводы перед сдачей судна должны быть тщательно очищены, промыты и продезинфицированы раствором хлорной извести. Такому же обеззараживанию подвергаются шланги для приема воды с берега. Брالی пробы питьевой воды из резервуаров, производили химический и бактериологический анализ воды. При приемке системы водоснабжения (единая система или отдельная – питьевая и мытьевая) и месту расположения цистерн для хранения питьевой и мытьевой воды проверялось, какое антикоррозийное покрытие применено для внутренних поверхностей цистерн. Из какой воды готовится горячая вода для питьевых целей и для мытья и при какой температуре, допущена ли она к применению в практике хозяйственно-питьевого водоснабжения. Проводились бактериологические анализы воды для оценки эффективности работы средств обеззараживания воды. Проверялось наличие специальных шлангов для питьевой воды и места их хранения, наличие набора солей для минерализации воды. При приемке сточно-фановой системы проверялись мероприятия по охране водоемов от загрязнений нефтью и нефтепродуктами, химическими веществами, сточными водами, пищевыми отходами, твердыми отбросами и нечистотами. А также наличие емкостей для фекальных вод и достаточны ли они по размерам в соответствии с требованиями санитарных правил. Результаты измерений и анализов оформлялись в виде протоколов за подписью специалистов, выполняющих эту работу. Приемка систем отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха судовых помещений проводилась в присутствии Лацис Л.И. в рабочем режиме во время ходовых испытаний. При приемке систем отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха давалась общая санитарная оценка техническому решению и принципам работы систем в различных судовых помещениях, а также оценка эффективности работы. Также при приемке судов

проводились измерения уровней шума на режиме полного хода судна при работе главных и вспомогательных машин, во всех помещениях судна: жилых, общественных, служебных, медицинских и др. Для измерения уровня шума в судовых помещениях использовалась аппаратура, соответствующая ГОСТ.

Вязниковская Линейная СЭС на водном транспорте давала санитарную оценку освещения судовых помещений (каюты, общественные помещения, служебные, медицинские и др.)

Для прохождения ходовых испытаний судна Лацис Л.И. вместе со своей командой отправлялась в город Чкаловск Горьковской области, которые проходили в акватории Горьковского водохранилища.

Четвертый этап приемки судна – подготовка отчетного документа. Результаты проверки судна после постройки оформляются в виде заключения о возможности ввода в эксплуатацию.

Заключение с перечислением всех выявленных на принимаемом судне нарушений гигиенических норм и правил вносится в приемный акт, к которому должны быть приложены официально оформленные документы с результатами санитарно-гигиенических инструментальных и лабораторных исследований судовых систем и различных судовых факторов. Приемный акт подписывается Лацис Л.И. наравне со всеми членами приемной комиссии.

Вся документация по согласованию проекта, наблюдению за ходом строительства и приемке судна в эксплуатацию хранилась в Вязниковской Линейной СЭС на водном транспорте.

1. Журнал регистрации проектов строительства.
2. Заключение по проекту.
3. Карта санитарного надзора строящегося судна.
4. Заключение о вводе в эксплуатацию построенного судна.

Вязниковская Линейная СЭС водного транспорта проверяла условия труда рабочих Гороховецкого судостроительного завода, проводила производственный контроль за соблюдением санитарных правил и норм на рабочем месте: нормы освещенности для различных типов помещений,

химический анализ воздуха рабочей зоны для определения процента вредных веществ, а также запыленность и загазованность производственных помещений, медицинские книжки. Гороховецкая СЭС проверяла технику безопасности, гигиену питания. В то время органы Госсанэпиднадзора работали вместе.

За время работы Лацис Л.И. в должности главного врача Вязниковской Линейной СЭС на водном транспорте было открыто 35 навигаций, выпущено при ее участии около 2000 судов. Часть судов, спущенных на воду с Гороховецкого судостроительного завода, шла за границу. За период ее работы была построена СЭС в Вязниках, Дуденевский Санитарно-Контрольный Отдел СКО, реконструированы цеха и многое другое.

В 1970 году Лацис Л.И. была награждена медалью «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина», а 16 декабря 1972 года Лацис была занесена в Книгу Почета Вязниковской ЦРБ.

За многолетний добросовестный труд Президиумом Верховного Совета СССР она была награждена медалью «Ветеран труда» (1980г.).

В 1973г., 1975г. и 1980г. Лацис Л.И. постановлением коллегии Министерства Здравоохранения РСФСР и президиума ЦК профсоюза медицинских работников была награждена знаком «Победитель социалистического соревнования».

6 сентября 1982 года была объявлена благодарность Министерства Здравоохранения СССР по Московскому бассейну Внутренних Водных Путей (ВВП) «за многолетнюю хорошую работу по санитарно-противоэпидемическому обеспечению населения и в связи с 60-летием организации Санитарно-Эпидемиологической службы».

15 июня 1988 года Лацис Л.И. ко Дню речника была награждена почетной грамотой Министерства Речного Флота РСФСР «за отличную работу и успешное выполнение заданий по развитию речного флота».

С 01.12. 1991г. Вязниковская линейная СЭС на водном транспорте Московского водного бассейна была реорганизована в Вязниковский линейный центр Государственного санитарно-

эпидемиологического надзора (ГСЭН) на водном транспорте. (Приказ №77 по Московской бассейновой СЭС от 31.10.1991 года).

С 01.01.1993 года Вязниковский линейный центр Государственного санитарно-эпидемиологического надзора (ГСЭН) на водном транспорте был присоединен к Касимовскому линейному центру госсанэпиднадзора на водном транспорте. (Приказ по Московскому бассейновому центру ГСЭН на водном транспорте №117-л от 10.12.1992 года).

01.09.1993 года Касимовский линейный центр госсанэпиднадзора на водном транспорте был преобразован в Касимовский зональный центр Государственного санитарно-эпидемиологического надзора на водном транспорте (Приказ Госкомсанэпиднадзора РСФСР от 03.08.1993 года).

01.10.1993 года Вязниковский линейный центр Государственного санитарно-эпидемиологического надзора на водном транспорте был ликвидирован. (Приказ №52-Л Московского Бассейнового Центра Государственного санитарно-эпидемиологического надзора на водном транспорте).

Штат в количестве 21,5 единиц по бюджету и 2 единицы по спецсредствам были переданы в штат Московского Бассейнового Центра Государственного санитарно-эпидемиологического надзора на водном транспорте. Также было передано здание лаборатории, административное здание, 2 гаража и комната для хранения дезинфицирующих средств.

26 октября 1993г. Лацис Л.И. была принята на должность врача-педиатра Вязниковской линейной больницы, где и проработала до конца 1997 года.

Людмила Ивановна была не только высококвалифицированным врачом, любящим свою работу и вкладывающим в нее всю душу, но и замечательным человеком – честным, скромным, трудолюбивым. Все, кто знал эту женщину, отзывался о ней, как о добром, спокойном, внимательном человеке, каким и должен быть настоящий врач.

И еще у Лацис Людмилы Ивановны была мечта – создать вместе с коллегами СЭС музей развития здравоохранения на водном транспорте.

**О героях былых времен:  
рулевой легендарной «Щуки-402»  
Беседин Петр Васильевич**

*М.В. Рот  
г. Гороховец*

В 2025 году мы будем отмечать 80-летие со дня Победы в Великой Отечественной войне. Подготовка к этому юбилею широко ведется уже сейчас, ведь Великая Отечественная война коснулась каждой семьи.

В Советских Вооруженных силах к началу войны имелось 303 дивизии и 22 бригады, из которых в западных военных округах размещались 166 дивизий и 9 бригад. В них насчитывалось 2,9 млн. человек, всего к июню 1941 г. в армии и на флоте в наличии было 4,8 млн. человек личного состава.

По мобилизации призывали и тех, кто уже отслужил и кто по возрасту и состоянию здоровья был годен к службе. Как правило, направляли в те же рода войск по имевшейся отметке ВУС (воинская учетная специальность), однако могли направить и в другие рода войск, если была такая потребность.

С началом войны из Гороховецкого района ушли на фронт 16 653 человека, вернулись с Победой 11 453 человека. Накануне войны в Гороховецком районе проживало 28 тысяч человек. Попадали гороховчане в разные войска. Как известно, в военно-морской флот отбирались самые здоровые, физически сильные юноши.

Издавна на флотах служили представители известных гороховецких фамилий: Ознобишины, Булыгины, Батурины, Коноплины и др. С конца XIX века на флот призывали со всех губерний. Большой призыв из Владимирской губернии состоялся в Балтийский флот. Было призвано порядка 60 человек. Призывались на 7 лет, в первую очередь люди, знакомые с техникой, а это котельщики и другие специалисты. Уроженцы Гороховецкого уезда – моряки во всех боях, как на море, так и на сухопутном фронте сражались храбро и самоотверженно.

Неоценимый вклад внесли наши земляки при строительстве флота нашего государства. Участвовали

гороховчане в закладке и постройке первенцев Черноморского броненосного судостроения («Екатерина II», «Синоп», «Чесма», «12 апостолов», «Три святителя», «Ростислав», «Князь Потемкин-Таврический», «Евстафий», «Императрица Мария», «Император Александр II», «Император Николай II»). Особый вклад был внесен и для развития Балтийского флота. На Ревельских заводах при участии гороховчан были заложены 9 эскадронных миноносцев: «Автраил», «Брячеслав», «Громоносец», «Прямислав», «Федор Стратилат», «Владимир», «Гавриил», «Константин».

С началом Великой Отечественной войны за июнь и июль 1941 года была проведена всеобщая и полная мобилизация мужчин и частичная – женщин. Военно-морские силы внесли достойный вклад в победу нашего народа в Великой Отечественной войне. Моряки мужественно сражались с противником, умножая боевую славу нашей страны. К началу Великой Отечественной войны в состав Военно-морского флота входили Балтийский, Тихоокеанский и Черноморский флоты, Каспийская флотилия, были и другие. Речные и озерные флотилии, формировавшиеся в зависимости от обстановки.

Военно-морской флот включает в себя подводные лодки, надводные корабли, морскую авиацию, а также морскую пехоту и береговую оборону. Военный флот насчитывал около тысячи кораблей различных классов: 3 линкора, 212 подводных лодок, 8 крейсеров, 54 эсминца, 22 сторожевых корабля, 80 тральщиков, 287 торпедных катеров, 2800 самолетов, 260 батарей береговой артиллерии. В качестве боевых кораблей использовались и суда гражданского флота, так как на морском театре была нехватка судов. Строились суда на судостроительных заводах, в том числе и на Гороховецком судостроительном заводе (ГСЗ).

На море было одержано немало побед. Было потоплено 580 вражеских кораблей и вспомогательных судов, 624 транспорта с личным составом и грузами общим водоизмещением более одного миллиона шестисот тонн. За годы войны 515 моряков награждены Золотой Звездой Героя Советского Союза, 7 удостоены этого звания дважды.

Здесь можно вспомнить подвиг подводной лодки под командованием капитана 3-го ранга Александра Маринеско,



затопившей германский лайнер «Вильгельм Густов» с 6 тысячами человек на борту.

Около 500 тысяч матросов и офицеров героически сражались на сухопутных театрах военных действий. За годы войны флот высадил более 100 морских оперативных и тактических десантов.

Ни на день не прекращалась работа на ГСЗ, который срочно освоил производство необходимых для фронта траловых ботов, плавбатарей ПВО и десантных мотоботов. За годы войны заводом было построено для фронта 178 десантных мотоботов, 12 самоходных барж, 13 траловых ботов, 8 плавбатарей, 32 катера ПВО. На плавсредствах Гороховецкого судостроительного завода под бомбами врага переправлялись десанты в пылающий Сталинград, на них шел навстречу вражескому огню легендарный десант майора Куникова под Новороссийском, на них десантировались воины в Керчь.

Нам известны фамилии порядка трехсот гороховчан, служивших на флоте

Уходили на фронт и с Гороховецкого судостроительного завода. Фамилии павших воинов, работавших на Гороховецком судостроительном заводе, нанесены на мемориальной табличке памятника, который установлен на территории колледжа, недалеко от завода. 600 человек ушли с производства защищать Родину, 149 погибли.

Среди этих имен есть и фамилии братьев Бесединых.

В семье Бесединых было шесть сыновей. Не воевал только младший, Владимир, из-за возраста, а вернулся с войны только Николай. Петр и Константин Беседины погибли, и их имена увековечены на памятнике погибшим судостроителям. Об Александре Васильевиче, Герое Советского Союза, есть много информации, его имя широко известно в Гороховце. А вот Петру Васильевичу в этом плане не повезло – его имя было долго засекречено. Но о его службе и вкладе в победу также необходимо знать и помнить!

Петр родился в семье Василия Гавриловича и Евдокии Федоровны Бесединых, проживавших в д. Рождествено, на берегу маленькой речки Виша, в двух километрах от которой протекает величественная река Ока. От деревни прежде шла

лесная дорога, выходящая на левый окский берег, прямо напротив пристани Жайск, ранее Муромского уезда, на сегодняшний день это Вачский район Нижегородской области. Рядом множество озер и речных стариц. Сегодня д. Рождествено, где значится меньше 50 постоянных жителей, находится на юго-восточной окраине Гороховецкого района и через неё проходит шоссе от села Фоминки до деревни Быкасово. Вот в таком живописном месте в начале прошлого века в д. Рождествено проживала большая дружная семья Бесединых. Был крепкий дом, хозяйство, огород, но отец семейства занимался отхожим промыслом – водил пароходы. Росли в семье Бесединых шесть сыновей и дочь. Из Рождествено в 20-е годы прошлого века семья Бесединых переехала в г. Вязники, а затем в г. Гороховец, где поселилась на улице Набережной в доме № 39. Отец Василий Гаврилович устроился работать на судостроительный завод, где долгие годы был начальником цеха. Дети росли, получали образование. Петр учился в городской школе №3, затем работал слесарем на судостроительном заводе. В 1939 году Петр был призван на военную службу и направлен в Военно-морской флот. Успешно окончил учебный отряд подводного плавания, получил назначение рулевым на подводную лодку Щ-402 Северного флота. Будучи серьезным и ответственным человеком, Петр досконально изучил вверенное ему дело и на начало Великой Отечественной войны был опытным подводником, прошедшим суровую школу подводного плавания на Крайнем Севере.



Лодка была заложена 4 декабря 1934 года на Балтийском заводе № 189 в Ленинграде. Спущена на воду 28 июня 1935 года. По некоторым данным должна была получить название «Тигр». 1 октября 1936 года вошла в состав Балтийского флота под названием подводная лодка «Щ-314». В мае 1937 года была поставлена в плавучий док для подготовки к переходу в Баренцево море. И 16 мая 1937 года была зачислена в состав 2-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота под

названием подводная лодка «Щ-402». 28 мая 1937 года вышла из Ленинграда, прошла по Беломорско-Балтийскому каналу и в сентябре 1937 года прибыла в город Полярный. «Четыреста вторая», наряду с другими кораблями Северного флота, несла многотрудную дозорную службу. Действия подводных лодок затруднялись сорокаградусным морозом. Корпуса обмерзали, лодки получали дополнительную положительную плавучесть, мешавшую срочному погружению. Под тяжестью льда рвались антенны, ломались леерные стойки. Обмерзала оптика перископов. Выходило из строя оружие – пушки превращались в ледяные глыбы, у торпед замерзала вода в вырезах вертушек инерционных ударников, застывала смазка.

В период советско-финской войны 1939-1940 годов совершила 3 боевых похода. 22 июня 1941 года была включена в состав 3-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота. Во время первого боевого похода 14 июля 1941 года проникла в Порсангер-фьорд (залив Баренцева моря на севере Норвегии) и с дистанции 14-15 кабельтовых (3 км) двумя торпедами атаковала стоявший на якоре в порту Хоннингсвог немецкий пароход «Ханау» водоизмещением 5 892 тонны, первой из подводных лодок Северного флота атаковав транспорт противника. Сообщение Совинформбюро было по обыкновению кратким: «Энская подводная лодка Северного флота под командованием старшего лейтенанта Столбова проникла в фашистскую гавань и атаковала транспорт водоизмещением в 6 тыс. тонн. Торпедист Мельников двумя торпедами взорвал вражеское судно. Подводная лодка благополучно возвратилась на свою базу». В годы войны лодка совершила 16 боевых походов, потопив 12 кораблей и судов, в том числе немецкий сторожевой корабль NM01 «Vandale» и каботажный пароход «Вестеролен».

Боевая выучка экипажа Щ-402 росла от похода к походу. В шестом походе, 3 марта 1942 года, североморцы потопили два транспорта и сторожевой корабль противника, после чего Щ-402 и сама подверглась массированному преследованию кораблей охранения. От разрыва глубинных бомб разошлись швы топливных цистерн, и лодка оказалась без топлива вблизи вражеских берегов. Вытекло много топлива, противник

посчитал, что подводная лодка погибла и ушел. В критической ситуации подводники не растерялись, из торпед слили керосин, смешали его с машинным маслом и на этой смеси запустили дизеля. После этого подводная лодка всплыла и дала радиограмму об отсутствии топлива для движения. Положение осложнялось тем, что расстояние до базы превышало 300 миль, а до берега, занятого гитлеровцами, не насчитывалось и двадцати. Всю ночь «четырееста вторая» дрейфовала, а утром из штаба флота радиовали, что к лодке направлена помощь. По приказу нашего командования на помощь Щ-402 вышла подводная лодка К-21. Теперь оставалось только ждать... Лишённая хода и возможности погружаться, советская подводная лодка могла быть каждую минуту обнаружена и атакована кораблями и самолётами противника. Поэтому в полную боевую готовность привели торпедные аппараты и артиллерию, экипажу раздали личное оружие. На всякий случай Щ-402 была подготовлена к взрыву. Пасмурная погода и снежные заряды скрывали подводную лодку от немецких наблюдателей. Около 6 часов утра 13.03.1942 на лодке кончилось импровизированное топливо из смазочного масла и керосина, и она вновь потеряла ход, сумев удалиться от мыса Нордкап на 100 миль. Вечером потерявшую ход лодку обнаружила вышедшая ей на помощь подводная лодка К-21. Найти терпящую бедствие лодку в сложных погодных условиях было проблематично. За час на "щуку" было передано 12 т соляра и 120 литров масла. Это было опасно, так как в любой момент могли появиться вражеские самолеты. Рисковали обе подлодки. Всё прошло успешно, обе подводные лодки поздним вечером 14 марта 1942 года вернулись на базу в Полярное. За мужество и героизм моряки двух подводных лодок были отмечены правительственными наградами. 3 апреля 1942 года Щ-402 стала Краснознаменной. 25 сентября ей было присвоено гвардейское звание. Всё это время Петр Беседин служил рулевым на этой подводной лодке, а значит, как и весь экипаж, героически защищал нашу страну на море. 21 мая 1942 года приказом подразделения был награжден Орденом Красной Звезды. Гвардейская Краснознаменная Щ-402 – один из самых заслуженных кораблей Северного флота. До 1942 года подводной лодкой командовал Н.Г. Столбов, с августа 1942 года

- А.М. Каутский. Щ-402 погибла последней, но была первой во всем. За всю историю флота только 4 корабля стали Гвардейскими и Краснознаменными. Среди них Щука-402.

Героизм и трагедия в той войне тесно переплетались. Многие командиры хвалили подводников, служивших на Щ-402, за крепкую морскую дружбу, но главное – за эффективность работы. Щука сражалась отважно, моряки были опытнейшими. Кто бы мог подумать, что в 1944 году по трагической случайности субмарина будет затоплена самолетом-торпедоносцем американского производства А-20 «Бостон». Щука-402 была торпедирована (потоплена) своим же самолетом. Впервые в открытых источниках об этой трагедии было написано в книге советского подводника И.А. Колышкина «В глубинах полярных морей». И произошло это только через 20 лет после войны. Уже позже писатель В.С. Пикуль описал этот печальный факт в своей книге «Реквием каравану PQ-17».

В военное время всем подводникам было известно незыблемое правило: увидев самолет, подводная лодка должна экстренно погружаться. Щ-402 не погрузилась, поэтому вся вина за гибель экипажа и подлодки легла на командира А.М. Каутского. Долгое время многие придерживались именно этой версии. Каутского характеризовали как опытного, смелого и решительного, дисциплинированного и ответственного



командира. В памяти служивших с ним подводников он остался как человек большого обаяния, широкой души, честный и чуткий по отношению к подчиненным. Среди военных пользовался

всеобщим уважением. Впоследствии его сыновья пошли по его стопам, стали подводниками.

18 сентября 1944 года командующий флотом для обеспечения безопасности подводных лодок, развернутых в режиме ожидания, отправляет телеграмму командующему ВВС, в которой запрещает атаки любых подводных лодок в районе

Кибергнес-Нордкап. Это распоряжение было отправлено во все авиаполки.

Погибла лодка и весь экипаж 21 сентября 1944 года в 6 часов 42 минуты. Как это произошло? Вот как об этой трагедии было написано в оперативной сводке штаба ВВС Северного флота: «21 сентября 1944 года в 06.42 на траверсе мыса Гамвик, 10 км на Север, одной торпедой летчик капитан Протас с дистанции 600 м, высота 30 м, атаковал подводную лодку в позиционном положении, ход незначительный. Получив сообщение от экипажа, развернулся и торпедировал. Подлодка погрузиться не успела. Экипаж наблюдал сильный взрыв. При втором заходе на месте подлодки видели дым и огромное круглое пятно. По докладу экипажа и на основании дешифровки фотоснимка подводная лодка потоплена. Её судьбу разделили 45 членов экипажа, (среди которых был и Беседин Петр Васильевич). На снимке видна рубка нашей подлодки типа «Щ». Находящаяся в том районе подводная лодка на запросы не отвечает. Вероятно, потоплена наша подлодка. Погода: высота облаков 600-1500 м, видимость 10-20 километров». В 6 часов 41 минуту летчики, пролетая вдоль побережья Норвегии, справа по корме увидели рубку подводной лодки, приняв ее за вражескую, решили атаковать, хотя не долетели до назначенного района боевых действий. В 6 часов 42 минуты подводная лодка была потоплена. Лодка не совершила погружение, так как опознала самолет как свой. Когда подводники увидели, что торпедоносец после разворота выходит в атаку на лодку, то начали погружение, но уйти на безопасную глубину не успели. Летчик нарушил боевой приказ, не долетев до назначенного ему района действия, и атаковал подводную лодку. Возможно, до летчиков этого самолета не довели приказ командующего ВВС. Но командир экипажа самолёта-торпедоносца «Бостон» 36-го минно-торпедного авиационного полка Северного флота с расстояния pistolетного выстрела не сумел опознать свой корабль! Впоследствии командир этого самолета Протас попадёт в плен. После освобождения из плена будет направлен в авиацию Черноморского флота, но в апреле 1946 года исключен из Коммунистической партии, понижен в должности и вскоре будет уволен из ВМФ (ЦВМА, Ф. 767, О.2, д.56, д.18). Щука-

402, пребывая на боевой позиции, действовала в полном соответствии с правилами, которые требовали, чтобы лодки, «подойдя к берегу противника, стопорили ход, для уменьшения заметности погружались, заполнив главный балласт, кроме одной средней цистерны, и вели наблюдение в позиционном положении визуально и шумопеленгатором» (ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д.75, л. 414). Именно такое положение и запечатлено на снимке перед потоплением с борта торпедоносца.

Щ-402 погибла в боевом походе у Западного входа в Тана-Фьорд. Но память о ней жива. Подвиг не имеет срока давности! К 50-й годовщине последнего похода легендарной «Щуки» имя её командира гвардии капитана 3 ранга А.М. Каутского присвоено Центральной городской библиотеке в столице североморских подводников – в городе Полярном. Место гибели подводной лодки «Щука-402» приказом командующего Краснознаменным Северным флотом объявлено священными координатами памяти для отдания воинских почестей всеми кораблями флота. Через месяц после гибели подлодки Северный флот фактически перестал воевать – война вышла за пределы зоны его ответственности.

В 1995 году в районный Совет ветеранов войны и труда г. Гороховца пришло письмо объединенного Совета ветеранов подводников Военно-Морского флота. В нем заключалось обращение к администрации Гороховецкого района с просьбой об увековечении памяти подводника-североморца Петра Васильевича Беседина. Беседин П.В. за личное мужество, кроме Ордена Красной Звезды, был награжден двумя орденами Отечественной войны 1-ой степени. Решение вопроса об увековечении памяти Петра Беседина в Гороховце закончилось тем, что улица Героя Советского Союза Александра Беседина была переименована в улицу братьев Бесединых. Может, стоит снова поднять этот вопрос? Многие в городе и понятия не имеют о подвиге Петра Беседина и его трагической гибели вместе с экипажем легендарной Щуки. Ведь только знания о мужестве русских солдат, об их героизме, уважение к их подвигу да ещё вечная и святая память и делает нас людьми, настоящими патриотами, любящими своё Отечество.

## Николай Николаевич Бенардос (1842 – 1905 гг.)

*Г.И. Ширинова  
г. Лух, Ивановская обл.*

Н.Н.Бенардос – один из крупнейших русских изобретателей-электротехников второй половины XIX века, автор нового способа соединения и разъединения металлов с помощью электрического тока электродуговой сварки, получившего название «способ Бенардоса». Н.Н. Бенардос – автор более чем 200 оригинальных изобретений и проектов в области электротехники, транспорта, сельского хозяйства, военного дела.

Николай Николаевич Бенардос родился 26 июля (7августа по н.ст.) 1842 г. в деревне Бенардосовка Елисаветградского уезда Херсонской губернии. Его дед, Пантелей Егорович Бенардос, генерал-майор, герой русско-турецкой (1787 – 1791гг.) и Отечественной (1812г.) войн, родился в Греции. Ещё ребёнком он был вывезен в Россию. В 1781 г. окончил учреждённую при артиллерийском корпусе греческую гимназию в Петербурге и был выпущен прапорщиком в Шлиссельбургский пехотный полк. Отец будущего изобретателя, Николай Пантелеевич, был полковником русской армии. Во время Крымской войны он исполнял обязанности начальника артиллерии Русской Армии в Крыму. Мать, Екатерина Васильевна, была дочерью помещика Костромской губернии и праправнучкой знаменитого тульского оружейного мастера времен Петра I Никиты Демидова – основателя промышленного оружейного дела и металлургических заводов на Урале.



Детские годы Николая Николаевича прошли в имении отца в деревне Бенардосовка.



Его образованием занимался Карл Иванович Пресслей, окончивший Берлинский университет. К.И. Пресслей, после разгрома революции 1848 г., будучи членом организации «Молодая Германия», был вынужден покинуть свою страну. В имении отца имелись различные мастерские, в которых ремонтировался сельскохозяйственный инвентарь и где будущий изобретатель приобщился к столярному, слесарному, кузнечному делу. Но особенно увлёкся он кузнечным ремеслом, которое освоил в совершенстве.

Сдав экстерном экзамены за полный гимназический курс, Н.Н. Бенардос в 1862 г. поступил на медицинский факультет Киевского университета. Будучи студентом-медиком Киевского университета, Н.Н. Бенардос добровольцем вступил в отряд генерала Анненкова и отправился в Среднюю Азию. Ему было поручено отвечать за работу холодильных машин и телеграфа, руководить ремонтными мастерскими, приходилось участвовать и в военных действиях. В начале 1866 г. Н.Н. Бенардос оставил университет и осенью того же года поступил в Петровскую земледельческую и лесную академию в Москве (ныне Тимирязевская сельскохозяйственная Академия). Обучаясь в академии, Н.Н. Бенардос в 1866 -1868 гг. разработал и опробовал ряд изобретений в области сельского хозяйства. Интерес к сельскохозяйственной технике возник у него не случайно. Ещё в имении отца он видел, как тяжёл труд земледельца. Стремясь облегчить его, Н.Н. Бенардос занялся совершенствованием сельскохозяйственных орудий, созданием новых, простых и удобных в работе, годных к серийному производству. При этом Бенардос тщательно изучил соответствующую литературу на русском, немецком и французском языках. В 1867 г. в Париже должна была состояться Всемирная выставка, и Н.Н. Бенардос, у которого к тому времени уже были разработаны и опробованы некоторые изобретения, подал прошение директору академии с просьбой предоставить ему отпуск для поездки за границу. Получив приглашение, Николай Николаевич выехал в Париж. На выставке Н.Н. Бенардос имел возможность ознакомиться и с новейшими, тогда ещё несовершенными, дуговыми лампами и убедиться в возможности применения электричества для освещения и нагрева. Вернувшись из Парижа, Н.Н. Бенардос по

просьбе матери в декабре 1867г. отправился в город Лух Костромской губернии с целью осмотра и подготовки к межеванию и продаже дедовских (по материнской линии) лесных владений. Здесь он познакомился с Анной Алексеевной Лебедевой, которая в 1868 г. стала его женой. Н.Н. Бенардос мог бы увезти её к себе на родину, на Украину, но ему очень понравились Лухские места, рощи, кущи, и в 1869 г. он занялся строительством усадьбы в 15 км от города Луха, которую назвал «Привольное». Большой двухэтажный дом был украшен снаружи резьбой. В мезонине находилась искусно отделанная «турецкая комната» со стильной мебелью. Все отделочные работы были сделаны руками самого Николая Николаевича. Мужики, строившие дом в усадьбе, были поражены, что барин сам работает вместе с ними, превосходно владеет топором и рубанком и является чудесным мастером по резьбе стильной мебели. При усадьбе Н.Н. Бенардос построил и оборудовал мастерские – деревообрабатывающие, слесарные и механические, в которых создавал свои изобретения и изготавливал всё необходимое для своего хозяйства, развёл хороший фруктовый сад и оранжерею. Человек большого сердца, гуманист, он, используя знания, полученные на медицинском факультете, оказывал бесплатную медицинскую помощь крестьянам окрестных деревень, выдавал больным лекарства из организованной им аптеки. В 1870 г. в усадьбе были построены механическая мельница, а также школа с бесплатным обучением крестьянских детей, единственная в то время в данной округе. На свои средства Николай Николаевич приобрёл для неё учебники и тетради. Усадьба Бенардоса процветала. Соседи – помещики враждебно относились к просветительской деятельности владельца усадьбы «Привольное» и искали повод, чтобы избавиться от него. И такой повод был спровоцирован. В архивных документах хранятся материалы, написанные лично Бенардосом. «...В 1873 г., вместе с братьями Телепневыми, за оскорбление близкого мне лица участвовал я в наказании розгами земельного врача Алферьева, за что был приговорён Костромским окружным судом к лишению прав и ссылке на житие в Сибирь, но Высочайшей милостью был прощён и выдержан на гауптвахте

три месяца. По разъяснению правительствующего Сената права общественной и государственной службы мне не возвращены. Имея горячее желание быть полезным обществу... я осмеливаюсь ходатайствовать у Вашего Высокопревосходительства о возвращении мне прав общественной и государственной службы».

Выступления Н.Н. Бенардоса на земских собраниях были проникнуты стремлением улучшить жизнь крестьян, содержали конкретные предложения в этом направлении. Н.Н. Бенардос использовал трибуну земских собраний, выступая за развитие здравоохранения, усиление санитарного контроля, особенно среди крестьянского населения уезда. Судебное дело Н.Н. Бенардоса тянулось очень долго, требовалось много средств, что сильно подорвало его материальное и моральное состояние. Тяжёлая борьба за свою честь продолжалась с 1873 по гг. После отказа царя в восстановлении дворянских прав, Бенардос уезжает во Францию. Он устраивается в лабораторию Кабатта. Работая здесь в 1881г., Бенардос сделал первые попытки применения электрической энергии для сварки свинцовых пластин аккумуляторов. Так как результаты опытов оказались удовлетворительными, то Бенардос применил свой способ сварки и на других металлах и таким образом подошёл к созданию новой отрасли промышленности. Электрический способ сварки и резки металлов Николай Николаевич впервые осуществил в России, в усадьбе «Привольное» (в нынешних границах Лухского района Ивановской области) не позднее 1881 года. Сварке и резке металлов электрической дугой он дал звучное название – «Электрогефест» в честь древнегреческого бога огня и кузнечного ремесла Гефеста.

В 1885 г. Н.Н. Бенардосу были выданы патенты во Франции, Бельгии, Англии, Германии, Швеции. Русскую привилегию он получил 31 октября 1886 года за № 11982.

В 1887 г. ему были выданы патенты в Италии, США, Австро-Венгрии, Дании и других странах. Патентование изобретения было своевременным, так как менее чем через два года после получения первого, французского, патента электродуговая сварка получила широкое применение во всём мире. Хотя электрогефест самое значительное изобретение

Николая Николаевича, принёсшее ему мировую славу, Бенардос был одним из крупнейших в мире изобретателей, которому принадлежит около 200 оригинальных изобретений и проектов в области электротехники, транспорта, сельского хозяйства, быта, военного дела. Это был исключительно талантливый человек, видевший в изобретательстве смысл своей жизни. Некоторые из его идей, оставшиеся неизвестными в царской России, обогнали своё время на десятки лет, они представляют интерес и сегодня. Оригинальны и до сих пор актуальны его проекты различных двигателей и движителей для морских и речных судов. Для железнодорожного транспорта им были изобретены: товарованная металлическая электрическая дверь, электродвигатель для железных дорог, шпалорельсы различных систем. Для дорожного транспорта Бенардос создал различные системы металлических колёс (металлические с резиновыми ступицами, сетчато - металлические колёса, экипаж, приводимый в движение ветром, трёх – колёсный велосипед и т.д.).

Лишь немногие из своих идей удалось Н.Н. Бенардосу довести до сведения широкой общественности. В 1892 г. он одним из первых разработал проект снабжения Санкт-Петербурга электрическим током. Электрическое освещение в конце XIX в. распространялось очень медленно из-за дороговизны электрического тока. Для получения дешёвой электроэнергии Н.Н. Бенардос предложил использовать силу течения реки Невы. Для этого необходимо было построить гидроэлектростанцию на левом берегу Невы, между селом Ивановским и Пеллою. Выбор места для строительства станции Н.Н. Бенардос мотивировал ещё и тем, что на этом участке Невы много порогов, река никогда не замерзает, течение самое быстрое. В 1889 г. Н.Н. Бенардос изобретает электрическую пушку, которая выбрасывала снаряд без сотрясения, без грома и дыма. Электрическая пушка могла быть с выгодой употреблена для морской и крепостной артиллерии в том случае, когда имеются сильные источники электрического тока, как, например, на больших кораблях, крепостях и береговых фортах. Ею можно пользоваться в одиночку на известном данном расстоянии, управляя автоматически заряджением, наводкой и

выстрелами. Но и этому изобретению не было дано увидеть свет, оно было также похоронено в недрах канцелярий. Спустя несколько лет, в январе 1902 г., в журнале «Электротехнический вестник» было помещено сообщение об аналогичном изобретении, сделанном скандинавским учёным Биркенландом. Николай Николаевич написал редактору журнала письмо, в котором, в частности, писал: «Не желая, чтобы моё изобретение погибло в неизвестности, не принеся никакой пользы нашему дорогому Отечеству, и его постигла бы участь большинства наших русских изобретений, т.е. честь изобретения, его выгода и первенство перешли бы иностранцам... покорнейше прошу Вас, Господин Редактор, поместить в уважаемом Вашем журнале заметку о моём изобретении в форме и размере, как найдете для себя удобным... Будучи в настоящее время тяжело болен и не в состоянии работать, я передам это изобретение в собственность Императорского Русского технического общества, при сем добавляю, что изобретение это я держал, старался держать в секрете, предназначая его только для нашего правительства».

Н.Н. Бенардос разработал проект поднятия Царь-Колокола, сооружения в Москве Всероссийского памятника «Царь-Колокольни». Идея памятника заключается в следующем: исправить Царь-Колокол, поднять его на Царь-Колокольню – колоссальный памятник, состоящий из церкви о семи престолах, колокольни и музеума (1892). Бенардосом был разработан проект парохода, переходящего мели и обходящего разные препятствия и по рельсовому пути выходящего на сушу. Он сам изготовил такой пароход, который был спущен на воду по реке Лух (в то время уже не судоходная река), от Луха он прошёл до Гороховца (это около 300 вёрст), а потом этот пароход отправился в Петербург, там чиновники забыли о нём, и он сгнил в порту, и его разобрали на дрова. Николай Николаевич затратил на этот проект 5000 рублей серебром своих личных средств. Этот пароход – аналог кораблей на воздушных подушках. Это изобретение 1873 года.

Н.Н. Бенардосом были изобретены: машинка для приготовления мороженого, самодвижущаяся сухопутная мина, крыло для летательной машины, дранкострогательная машина, аптекарская ступка, двигатель для швейных машин, кассовый

внутренний цифирный замок, замки «Волшебник», «Скоба», гофрированные аккумуляторы, электропаяльник, коробка для консервов, зубная пломба, электровыплавка золота, электрическая звонковая кнопка с запасным проводником, стиральная машина, цилиндрические полые пули, стальные ружейные пули, стальные бороны, сеялки, жатки, коммутатор, стальная броня (для судов), паровая кастрюля и многое другое.

Н.Н. Бенардос постоянно указывал, что назначением всех его работ является забота о благополучии России и облегчении труда народа. Но, несмотря на всю очевидность и бесспорность того, что изобретателем дуговой электросварки был Бенардос, его приоритет за рубежом все же неоднократно пытались оспаривать. Уже непосредственно после того как стало известно об этом изобретении Бенардоса, в ряде иностранных журналов появились статьи, ставившие под сомнение его первенство. Приведём наиболее характерный пример. Н.Н. Бенардосом были изобретены аккумуляторы из губчатого свинца. В 1881 г. профессор Д.А. Лачинов, желая закрепить приоритет русского изобретателя, получил французскую привилегию. А в 1885 г. некий француз де Монто начал изготавливать аккумуляторы предложенного Лачиновым типа без упоминания его привилегии. Д.А. Лачинов, будучи возмущён таким беззастенчивым действием, поместил в журнале «Электричество» заметку, в которой писал: «Пишу Вам это не для того, чтобы протестовать против привилегии де Монто, но для того, чтобы отдать должное русским изобретателям, идеи которых так трудно прививаются в России, но, будучи перенесены на иностранную почву, нередко развиваются и получают обширное распространение и, наконец, возвращаются в Россию уже под иностранной фирмой». В ответ на приведённую заметку де Монто в журнале «Электричество» 1887 г. №14 – 15 писал, что «...Лачинов, являющийся защитником русских изобретателей, затруднился бы оправдать свои сетования ввиду шума, поднятого электрическим паянием «по способу Бенардоса», приоритет которого де Монто пытался оспаривать в пользу другого француза – Меританса».

В связи с упомянутым письмом де Монто редакция журнала поместила в этом же номере заметку, где отмечалось,

что «...изобретение Бенардоса действительно наделало много шума вследствие замечательных результатов, достигнутых им в практическом применении его способа... По применению электричества к спаиванию металлов никто не работал, несмотря на то, что возможность паяния металлов электричеством давно и многим приходила в голову». изобретатели в области сварки, в том числе и француз Меританс, получили «привилегии на голые идеи, не разработав их и не сообщив им никакого практического значения, и тем самым сделали свои привилегии мёртвой буквой и предали их полному забвению. Изобретение Бенардоса есть многолетний труд над идеей пайки металлов посредством электричества, результатом чего явилась полная система обработки металлов электричеством, что и подтверждается фактами применения способа Бенардоса во многих странах, многими заводами, а также отзывами целых комиссий и известных авторитетных лиц...». Ни сам де Монто, ни другие не смогли ничего возразить на это справедливое замечание журнала «Электричество». Таким образом, совершенно очевидно, что честь изобретения и практического осуществления способа дуговой электросварки металлов, основанного на использовании русского открытия электрической дуги, принадлежит русскому изобретателю Н.Н. Бенардосу.

В апреле 1897г. Н.Н. Бенардос обратился в Совет Русского технического общества с просьбой выделить ему помещение для организации выставки всех своих изобретений. Обращаясь в Совет РТО, Николай Николаевич писал: «В течение моей жизни немало пришлось мне затратить энергии, труда, как умственного, так и физического, времени и денег, подвизаясь на поприще техники в качестве изобретателя. Всякий затраченный труд должен приносить известную пользу, как затратившему его, так и обществу; но большинство моих трудов не принесло ни мне, ни обществу должной пользы, потому только, что труды эти оставались неизвестными, а между тем результаты этих трудов фактически дали массу материала, который, сделавшись известным, может принести прямую пользу как мне лично, так и обществу...».

Всю свою жизнь Н.Н. Бенардос неустанно и напряжённо работал. И тем не менее, изобретатель с мировым именем

испытывал жестокую нужду. Не получая материальной поддержки, Николай Николаевич все работы, связанные с изобретениями, проводил за свой счёт. Получение привилегий и патентов было тоже связано с большими денежными затратами, так как по существовавшему в то время сложному патентному законодательству изобретатель был вынужден обращаться к специальным посредникам (техническим конторам), получавшим за услуги значительные суммы. Из-за отсутствия материальных средств многие изобретения и проекты Н.Н. Бенардоса оказались недооформленными, не были защищены патентами и опубликованы. Законченные и оформленные изобретения также не улучшили его материального положения. Организованное в 1885 г. товарищество «Электрогефест» и затем «Русское товарищество электрической обработки металлов» фактически отняли у изобретателя все материальные выгоды от эксплуатации изобретения и лишили его возможности продолжать усовершенствование электросварки.

В 1899 г. здоровье Н.Н.Бенардоса ухудшилось в связи с отравлением свинцом при проведении исследований. В это время он жил на Украине в городе Фастове. Затем приехал в Москву и долгое время находился на излечении в больнице, около года прожил у старшего сына Николая. Летом 1902 г. Н.Н. Бенардос вернулся в Фастов. Умер он 8 (21) сентября 1905 г. в возрасте 63 лет. Смерть его прошла незамеченной, это было время февральской революции 1905 года. Ни один из журналов, в которых печатались его работы, не упомянул, что ушёл из жизни такой великий изобретатель, оставивший для потомков огромное наследие. Николай Николаевич Бенардос очень любил Россию, русский народ, заботился о благополучии Родины и облегчении труда народа. В 1981 году отмечалось 100-летие электродуговой сварки. В связи с празднованием этой знаменитой даты, вынесенной в календарь ЮНЕСКО «Годовщины выдающихся личностей и исторических событий 1981 – 1982 гг.», была осуществлена программа по увековечению памяти нашего замечательного соотечественника. В Лухе, в месте проведения Н.Н. Бенардосом первых опытов по электродуговой сварке, сооружён памятник и создан музей, который рассказывает о жизни и деятельности Н.Н. Бенардоса. 7



августа 2017 года исполнилось 175 лет со дня рождения Н.Н. Бенардоса и 36 лет Лухскому краеведческому музею им. Н.Н. Бенардоса.

Свой исключительный, яркий, изобретательский талант Н.Н. Бенардос не мог развернуть в полной мере в условиях бюрократическо – чиновничьего равнодушия. Многие из изобретений Бенардоса прошли совершенно не замеченными в своём отечестве, но были присвоены в зарубежных странах.



**По страницам Нижегородских газет.  
Как в действительности выглядела Марфа Посадница.  
Вся правда о барже-больнице.**

*К.Ю. Шорин  
г. Москва*

В этом году выпала возможность полистать подборку Нижегородских газет начала прошлого века. Была надежда найти в них информацию, касающуюся деятельности завода И.А. Шорина. Интерес именно к ним не был случайным, поскольку завод Шорина строил суда преимущественно для Волжских судоходных компаний, а Нижний был «столицей» Волжского судоходства.

Наряду с архивными документами, газеты относятся к объективным, наиболее ценным, источникам информации. Особая ценность газет в том, что они сохраняют не просто сухие факты, но и атмосферу соответствующего исторического периода.

В 100-тысячном Нижнем Новгороде в начале века издавались около двух десятков разноплановых изданий. Наиболее интересными с точки зрения освещения речной судоходной и судостроительной тематики оказались две газеты: «Нижегородская биржа» и «Судоходец».

«Нижегородскую биржу» издавал Нижегородский биржевой комитет, а «Судоходец» был основан и издавался журналистом Ф.П. Хитровским и позиционировал себя как орган судоходных служащих и судорабочих.

Итак, что интересного удалось узнать...

В июне 1908 года в Нижнем Новгороде проводился Международный судоходный конгресс. К началу его работы, 28 мая (10 июня по н. стилю), вышел специальный выпуск «Нижегородской биржи», даже частично на французском языке. В отличие от обычных номеров, он был иллюстрированным.

В этом номере привлекла внимание статья «Старое и новое волжских судов», за скромной подписью - Дмитрий Сироткин.



В статье автор рассказал о волжских расшивах, баржах-«новинках» и преимуществах их судовых форм в условиях Волги перед судами, имеющими традиционные, «морские», судовые формы. Статья сопровождалась двумя иллюстрациями, волжской расшивы и баржи, с подписью «Новая волжская баржа 1908 год».



Длину баржи на фотографии можно оценить, как около 150 метров, ориентируясь на размер буксира, длина которых (мощностью 120-160 эффективных сил) в то время составляла 180-200 футов или примерно 60-65 метров. Железных барж на Волге с такими размерами на весну 1908 года существовало только две: построенные заводом Шорина в 1907 и 1908 годах соответственно «Марфа Посадница» и «Боярыня Морозова». Коломенский завод сдал заказчику две свои 500 000-пудовые баржи много позже даты выхода статьи.

Учитывая дату выхода материала, время, необходимое на подготовку съемки баржи в реальных условиях, подготовку и верстку материала, этой баржей вряд ли могла быть «Боярыня Морозова». Да и сравнивая эту баржу с известным изображением «Боярыни Морозовой», при общей их похожести, можно найти некоторые отличия в расположении и форме надстроек. Ну и Дмитрий Васильевич Сироткин вряд ли бы проиллюстрировал статью какой-либо другой фотографией, кроме фотографии предмета гордости всей своей жизни - «Марфы Посадницы».

Таким образом, это, по-моему, первое найденное полное изображение «Марфы Посадницы». Хотя качество иллюстрации оставляет желать лучшего, оно дает представление о ее внешнем виде и основных конструктивных особенностях.

Данная статья подтверждает увлеченность Д.В. Сироткина расшивами, его внимание к разработке наилучших судовых форм волжских судов. Вероятно, на положения из этой статьи опирался позднее И.А. Шубин при написании главы, посвященной Сироткину, в книге «Волга и волжское судоходство»:

*«Глубокий знаток судоходного дела, тщательно изучивший его историю и технику, Сироткин нашел, что наиболее совершенным типом волжского судна, идеально приспособленным к самобытным условиям плавания по великой реке, были старые расшивы, детали формы которых, в увлечении судовыми титами парового периода, были уже утрачены волжскими судостроителями. Добившись после долгого труда восстановления этих форм и дополнив их тем, что дала судостроительная наука и практика позднейшего*

*времени, Сироткин сконструировал тип новой баржи, который до настоящего времени остается непревзойденным по своим судоходным достоинствам».*

Насколько глубокой была эта увлеченность, свидетельствуют факты из заметки в «Нижегородской бирже» за 1913 год, посвященной Высочайшему приему для представителей Волжской судопромышленности, проходившему на построенной в Гороховце барже «Княгиня Зинаида Волконская». Будучи к тому времени городским головой и председателем биржевого комитета, Сироткин принимал самое непосредственное участие в подготовке и ходе визита. Для царя была подготовлена особая чарка в форме расшивы и одной из тем для беседы с царем стали расшивы:

Великимъ князьямъ букеты цвѣтовъ поднесли г-жи Ружина, Зайцева и Волкова. Когда подано было шампанское Д. В. Сироткинъ предложилъ тостъ за драгоценное здоровье Государя Императора, покрытый долго несмолкаемыми криками ура.

Его Величество поднялъ чарку-модель судна расшивы и произнесъ:

«За процвѣтаніе и дальнѣйшее развитіе волжской судопромышленности и за ваше здоровье, господа».

Его Величеству были представлены судовладельцы М. П. Лапшинъ и Н. М. Рыннинъ. «Дѣды ихъ—доложилъ г. Сироткинъ,—плавали на расшивахъ—на судахъ, которыхъ больше нѣтъ на Волгѣ».

Кстати, как сообщили газеты, «Зинаида Волконская» только в конце апреля прибыла в Нижний из Астрахани с грузом нефти, а через 3 недели уже принимала во всей своей красе Высочайший визит.

Что касается «Марфы Посадницы», ей посвящена заметка в газете «Судоходецъ» за 1 мая 1907.

## Марфа-Посадница.

Этимъ именемъ названа грандіозная по своимъ размѣрамъ желѣзная баржа для нефтяного груза, надняхъ ушедшая изъ Нижняго-Новгорода въ Астрахань. Владѣлецъ баржи Д. В. Сироткинъ. По своимъ размѣрамъ новая баржа грандіознѣе сооруженіе, ничего подобнаго до сего времени на Волгѣ еще не было. Длина Баржи 72 сажени, ширина 10 саж., высота по борту 21 четв., въ срединѣ 26 четв. при осадкѣ около 16 четвертей грузоподъемность ея 500000 пудовъ.

Баржа строилась въ Гороховѣ Н. А. Шорнымъ по чертежамъ и спецификаци владѣльца. Баржа типа старинной волжской расшивы. На баржѣ четыре центральныхъ руля, устроенные такимъ образомъ, что трение ихъ чрезвычайно облегчено шариками. Баржей свободно можетъ управлять одна рулевая. Команда баржи состоитъ: изъ 6 матросовъ, двухъ подручныхъ, одного водолива и одного машиниста. На баржѣ ставится паровой котель и камеронъ. Крѣпленіе баржи таково: три дольные переборки и четыре—мостового крѣпленія. Внутри баржа раздѣлена на 48 глухихъ непроницаемыхъ отсѣковъ, въ каждой изъ нихъ приведены отрезки отъ нефтепровода для самостоятельной погрузки и выгрузки каждаго отсѣка. Баржа поражаетъ своей грандиозностью, стоявшая рядомъ съ ней 50 саженовая баржа кажется „полникомъ“. Стоимость баржи около 120 тысячъ рублей. Для служащихъ устроенъ цѣлый домъ. Въ помѣщеніи ихъ масса воздуха и свѣта. Отдѣльные конки. Штурвальная рубка со стеклами. Матросамъ, стоящимъ на вахтѣ, не придется дрожать отъ вѣтра и мокнуть на дождѣ.

Изъ желѣзныхъ судовъ баржа „Марфа-Посадница“ самая большая на Волгѣ, что же касается деревянныхъ, то есть баржа въ 75 саж. Построена она Т. Е. Зайковымъ въ Ниж-

Интересные подробности о первомъ рейсе «Марфы Посадницы» поведал, опять же, «Судоходецъ».

*Новая желѣзная баржа Марфа Посадница потерпѣла въ ходу небольшую аварію—ткнулась въ ярь повыше Дубовки, послѣ чего въ носовомъ отсѣкѣ появилась вода. Оказалось, что слетѣло нѣсколько заклепокъ, которыя были сейчасъ же задѣланы. По выкачкѣ керосина оказалось, что на носу, отъ лыжины къ верху идутъ три складки. Благодаря мягкому желѣзу трещинъ не получилось. Грузу было налито 499.000 п. Пароходъ въ 120 силъ, буксировавшій ее, вывелъ съ распушкой до Нижняго въ 22 дня.*

\*Дубовка – старинное поселение выше по течению отъ Царицына. Фарватеръ въ томъ месте изобиловалъ множествомъ острововъ по руслу реки.

\*Распаузка – перегрузка на мелкие суда при прохождении неглубоких участков реки.

В «Судоходце» за тот же 1907 год опубликовано интервью с представителем компании Нобель. Оно прямо подтверждает факт заказа в 1907 году т-вом Братьев Нобель баржи на заводе Шорина.

— „А какъ дѣла съ постройкой собственнаго желѣзнаго флота товарищества“?..

— „Пока мы заказали только 4 баржи, одну въ Гороховцѣ у Шорина и три въ Коломнѣ... Въ виду

Баржа, упоминаемая в заметке - «Наталья Нарышкина», спущенная на воду весной 1908 года. Теперь можно считать окончательно подтвержденным, что местом ее постройки все-таки был Гороховец.

«Судоходецъ» давал широкую картину Волжской речной жизни, знакомя с разными ее аспектами. Например, сообщал о плохих условиях труда грузчиков и матросов на Клязьме.

**Матросы бѣгутъ.** Не уживаются матросы на клязьминскихъ пароходахъ пар-ва А. В. Качкова, бѣгутъ и бѣгутъ, требуя расчета. Причина та, что на клязьминскихъ пароходахъ живетъ несравненно хуже чѣмъ на всякихъ другихъ: тяжелая работа, канит при пересадкахъ и перегрузкахъ у Галицкаго моста. Рѣдкій матросъ служитъ дѣлюю навигацію.

**Дешевая оплата труда.** Ни на одной рѣкѣ матросы не получаютъ такъ мало за погрузку и выгрузку и варовъ, какъ на Окѣ и Клязьмѣ. На Волгѣ и Камѣ матросы получаютъ по 5-6 рублей съ каждой тысячи пудовъ, на Унжѣ 4 рубля, а на Окѣ и Клязьмѣ только 3 р. (у Зворыкиныхъ лишь по 2 рубля 50 копеекъ за тысячу пудовъ).

Нигдѣ агенты промежуточныхъ пристаней не получаютъ такого низкаго оклада, какъ на Окѣ и Клязьмѣ. Здѣшние агенты получаютъ только по 18-25 руб. въ мѣсяцъ; на Волгѣ, Камѣ, Унжѣ, Ветлугѣ и т. д. кѣ такие-же агенты на такихъ же пристаняхъ получаютъ по 40-50 и 60 рублей въ мѣсяцъ.

А также с различными происшествиями, участниками которых иногда были и жители Гороховца.

На пароходъ г. Николаева „Марія“. На этихъ дняхъ на означенномъ пароходѣ разыгралась скандальная исторія, героями коей были обыватели города Гороховца.

7 июля въ 3 ч. дня на пароходъ „Марія“ явилась компания гороховецкихъ обывателей, въ числѣ коихъ были два фельдшера, учитель, приказчикъ магазина Зингеръ, портной и четыре женщины. Вся эта кампанія провожала фельдшера Скоростѣлова. Войдя на пароходъ, кампанія, будучи въ веселомъ настроеніи, пачала „подкрѣпляться“ принесеннымъ съ собою матеріаломъ, занявъ мѣсто на верхней палубѣ передъ командирской рубкой. На предложеніе взять билеты кампанія шумно протестовала, заявивъ въ весьма энергичныхъ выраженіяхъ, что билеты они брать не намѣрены, что они устроятъ скандалъ, останвятъ пароходъ и т. п. Когда пароходъ подошелъ къ Галицкой пристани, то кампанія, не выправивъ билетовъ, направилась къ выходу. Команда пыталась задержать безбилетныхъ пассажировъ, то протестовали. На этой почвѣ возникла драка. Сильный ударъ въ лицо получилъ лопманъ. По поводу происшедшаго составленъ протоколъ представителемъ судоходнаго надзора. Дѣлу, вѣроятно, будетъ данъ законный разрѣшеніе.

Или другая, несколько курьезная заметка

**Купальщики.** Съ открытіемъ купальнаго сезона на р. Клязьмѣ, въ Гороховцѣ и Вязникахъ начинается старая исторія: купальщики, любители понырять въ волнахъ, подплываютъ къ самымъ колесамъ парохода и тому приходится останавливаться. А когда купальщиковъ просятъ не подплывать къ судну, они начинаютъ браниться, такъ что пассажирамъ приходится прятаться съ терраски въ каюты.

Такое событие, какъ прибытіе в Астрахань баржи-больницы, не прошло незамеченнымъ газетчиками. Летомъ 1913 года «Судоходецъ» публикуетъ две заметки своего корреспондента, въ которыхъ упоминается баржа-больница, построенная заводомъ Шорина. Изъ нихъ следуетъ, что баржа прибыла в Астрахань в началѣ июня 1913 года. 14 июня ее приняла комиссия заказчика. Стоимость баржи составила 135000 рублей.

А в июльскомъ номерѣ «Судоходецъ» перепечаталъ заметку изъ газеты «Астраханскій листокъ» съ подробнымъ рассказомъ объ устройствѣ этого судна. Стоитъ привести ее полностью.

## Новая плавучая больница

Взамѣнъ старой, неудобной баржи-больницы 12-тифутоваго рейда выстроена въ настоящее время новая.

Первая б.-больница возникла слѣдующимъ образомъ.—Въ 1904 г. въ ожиданіи холерной эпидеміи, признано было необходимымъ устройство на 12-ти-фут. рейде карантиннаго учрежденія. Куплена была на-спѣхъ баржа и наскоро оборудована подъ названіемъ «Врачебно-санитарная станція\*».

Возникшая при этихъ условіяхъ плавучая больница не могла удовлетворять всѣмъ требованіямъ подобнаго учрежденія; кроме того, ея деревянное дно пришло въ совершенную ветхость. Въ силу всего этого потребовалось заменить ее новой. Новая плавучая больница, построенная на заводѣ Шорина, во Владимірской губ., Гороховецк. у., находится въ Астрахани и поставлена временно на Волгѣ у построекъ врачебно-питательнаго пункта. Выкрашенная вся въ бѣлую масляную краску, она имѣетъ красивый, изящный видъ.

Длина б.-больницы 32 съ четвертью саж., ширина 6 саж. и высота 2 саж. Внутри, какъ и снаружи, потолки, стены, а также большая часть больничной обстановки выкрашены въ бѣлую масляную краску.

Верхняя надпалубная часть баржи занята помѣщеніями для завѣдующаго и администраціи, амбулаторіей и больницей въ слѣдующемъ порядкѣ: въ носовой рубкѣ находится квартира завѣдующ. врача, по правому борту расположены: ожидальня для больныхъ, кабинетъ врача, аптека, перевязочная и бактериологическая лабораторія, а также одна палата: у лѣваго борта 3 палаты, уборная и ванная комната. Это соматическое отдѣленіе больницы, рассчитанное на 9 человекъ больныхъ.

Черезъ промежутокъ на палубѣ, оставляющей возможность проносить носилки съ больными въ соматическое отдѣленіе, расположена кормовая рубка, которая включаетъ въ себѣ: каютъ-компанію и помѣщеніе для втораго врача, временно приглашаемого на время



эпидеміи, затѣмъ помѣщенія-каюты для фельдшера, фельдшерицы, машиниста, боцмана.

Въ конце кормовой рубки находится изолированное помѣщеніе для заразныхъ больныхъ съ особымъ входомъ. Оно включаетъ въ себѣ четыре небольшихъ каюты-палаты на 10 человекъ больныхъ, комнату для дежурнаго санитаря, уборную и две ваннныя комнаты. Здѣсь же сбоку, на корме маленькая покойницкая.

Въ трюмовомъ отдѣленіи находятся: кубрикъ для матросовъ, цейхгаузы для судового инвентаря, каюты для помощн. машиниста, двухъ кочегаровъ и санитаровъ. За переборкой съ одной стороны: кухня, буфетная, помѣщеніе для прачки, ледникъ и далее: съ отдельнымъ ходомъ баня для служащихъ и прачечная.

За слѣдующей непроницаемой переборкой расположены: раздѣвальная, мыльная (съ 5-ю парами крановъ для холодной и горячей воды, двумя душами и асфальтовымъ поломъ) и одѣвальная-для лицъ, бывшихъ въ соприкосновеніи съ заразными больными. Сюда же примыкаютъ две дезинфекціонныя, паровая и японская формалиновая камера, объемомъ въ 30 куб. метровъ.

Передъ баней—прачечная въ которой будетъ поставлена большая заграничная машина для механической стирки бѣлья.

Во всѣхъ помѣщеніяхъ отопленіе паровое съ ребристыми, а въ больн. палатахъ съ радиаторными приборами для нагрѣванія.

Вентиляція въ нѣкоторыхъ каютахъ электрическая.

Въ кормѣ трюма громадное машинное отдѣленіе, въ которомъ, кромѣ двигателя Боллиндера, приводящаго въ движеніе динамо-машину и электрическіе вентиляторы, находятся: паровой котѣль, опреснитель, баки для сточныхъ водъ, водогоны.

Паровой котелъ, на 7 атмосферъ давленія приводитъ въ дѣйствіе все механизмы и снаряды, обслуживающіе больницу: паровое отопленіе, подаетъ воду въ баки для холодной и горячей воды, находящейся на крыше, въ бакъ, находящейся въ мыльной комнате дезинфекціоннаго отдѣленія, приводитъ въ дѣйствіе насосъ «Вортингтона», подающій до 12.000 ведеръ

въ часть, для накачиванія воды въ междудонное пространство (водяной балласть) и другой выкачивающей оттуда же воду (500 вед., въ часть) той же системы, обслуживает пожарную сеть (приводит въ дѣйствиѣ насосъ съ девятью рукавами и брандсбоитами); приводит въ дѣйствиѣ 8 водогонь, выкачивающихъ воду изъ бортовыхъ ящиковъ. Обслуживает канализацію и 4 резервуара для кипяч. сточныхъ водъ (всѣ воды изъ прачечной, кухни, ваннъ, бань, уборн., ватерклозетовъ поступаютъ по трубамъ въ резервуары для сточныхъ водъ, где онѣ обеззараживаются кипяченіемъ въ течение 45 мин.) и выбрасываются за бортъ, и обслуживает опреснитель для воды, вырабатывающей 50 ведеръ въ сутки опрѣсненной воды.

Дно у баржи двойное, снабженное пятью водонепроницаемыми переборками, что устраняет опасность затопленія баржи отъ могущихъ быть пробойнъ въ днище.

На крышѣ баржи находятся два вышеупомянутыхъ большихъ бака для холодной и горячей воды, отъ которыхъ идетъ сеть трубъ въ клозеты, ванныя, баню, кухню и т. д., а также въ умывальники в перевязочной и въ лабораторію.

Можно отметить кое-какіе дефекты, непредусмотрѣнные при устройствѣ больницы. Слишкомъ малы палаты для больныхъ обоихъ отделеній, слишкомъ малы помѣщеніе для завѣдующаго врача, а также для прочаго служебнаго персонала больницы; въ то же время слишкомъ велики ожидальная и смотровая для лицъ, бывш. въ соприкосновеніи съ заразными больными; эти помѣщенія служатъ для пользования лишь въ холерное время и по величине не соответствуютъ своему назначенію.

Далее, при постройкѣ, у лестницъ, ведущей въ трюмное помещеніе оставлены слишкомъ короткіе люки, такъ что получается недостаточно большой проходъ надъ лѣстницей. Поставленный на носу для подъема якоря ручной брашль оказался при 2-хъ якоряхъ въ 60 и 50 пудовъ тяжеловатымъ. Устроенный для приѣма больныхъ со шлюпок разборный трапъ оказался непрочнымъ и предстоитъ его переделать.

Несмотря на эти, сравнительно, небольшие дефекты новой плавучей больницей можно гордиться, такъ какъ она

*является въ своемъ роде единственной. Прочія карантинныя больницы подобнаго рода расположены на берегу. По выполненіи некоторыхъ добавочныхъ работъ плавучая больница отойдетъ на мѣсто своей постоянной службы - на 12-футовый рейдъ, где начнетъ выполнять свои функціи, заканчивающіяся, обыкновенно, глубокой осенью при закрытіи навигаціи. («Астр. Л.»).*

\* в заметке допущена неточность. На самом деле, история баржи № 2 выглядела таким образом:

Хотя она строилась, какъ заразная баржа-больница въ дополненіе къ имѣвшейся баржѣ-больницѣ № 1, по случаю ожидавшейся въ 1904 г. аз. холеры, но баржа-больница № 2 стала съ 1907 г. одновременно и заразной и соматической и хирургической.

Информация «Астраханского листка» меняет устоявшіеся представления о барже-больнице. В первую очередь, о ее размерах и назначении.

Длина баржи больницы 200 м прочно закрепилась в многочисленных изданиях и на сайтах. В материалах позднего времени скромная рейдовая больница превратилась в огромную плавучую «консервацию», с постройкой которой только и мог справиться завод Шорина, поскольку только в Гороховце строили самые большие в мире баржи. (Надеюсь, что все же имелась в виду обсервация, а не консервация и автор не имел в виду размещение на барже сотен трупов жертв холеры).

Подводя итог в истории создания баржи-больницы, можно выделить основные факты:

- Длина баржи составляла 68, а не 200 метров.
- Больница построена по заказу Астраханского губернского Управления на замену пришедшей в негодность деревянной баржи, на которой располагалась Врачебно-санитарная станция 12-футового рейда.
- Проект больницы подготовлен врачебным отделением Управления в 1910 - 1912 годах.

- Проектная стоимость больницы оценивалась в 176 000-200 000 рублей. Завод Шорина построил ее за 135 000 рублей.

- Функционал баржи-больницы выходил за рамки простого карантинного судна (холерной баржи). Это была хорошо, для своего времени, оборудованная больница на 19 коек, из них 10 в инфекционном отделении. Врачебно-санитарная станция осуществляла санитарный надзор на рейде, а также ежедневно обслуживала пациентов из числа персонала 12-футового рейда, пассажиров и экипажей проходящих судов и рыбаков.

- 12-футовый рейд располагался в открытом море, в 50 верстах от ближайшего берега, 60-ти от устья Волги, 140-155 верстах пути от Астрахани. На нем производилась перегрузка и пересадка с глубоко-сидящих морских судов на речные и обратно. Одновременно на рейде могло находиться до 3-4 тысяч человек. 9-футовый рейд, выполнявший те же функции и располагавшийся на 30 верст ближе к Астрахани, с начала 1900 годов не использовался.

- Постоянно действующего Астраханского «холерного рейда», как и «плавающих городов» со 100-тысячным населением на Каспии не существовало.

Какой еще вывод можно сделать в связи с установленными фактами о барже-больнице? Прежде всего, тот, что воспоминания, даже исходящие от самых близких людей, нуждаются в проверке через объективные источники, без чего информация не может считаться достоверной. Первоисточником информации о длине баржи-больницы до 200 м был мой дед, сообщивший эту цифру Н.А. Андрееву и А.Н. Александрову, использовавших ее позже в своих публикациях. В его оправдание можно сказать, что на момент постройки баржи ему исполнилось только 15 лет, в то время он учился в Москве, а вспоминал он об этом, по просьбе Н.И. Андреева, через 53 года после события, не имея перед собой каких-либо документов и фотографий. Тем не менее, за исключением длины, остальная сообщенная им информация полностью подтвердилась.

P.S. Если в истории строительства баржи-больницы Астраханского 12-футового рейда можно поставить точку, то в отношении того, строился ли на заводе Шорина объект длиной 200 м, точку ставить рано. Дело в том, что согласно

Статистическому сборнику МПС, в 1913 году в Гороховце были построены 2 железных дебаркадера. Один, стоимостью 135 000 рублей и второй, стоимостью 140 000 рублей. Первая цифра, как теперь установлено, относилась к Астраханской барже-больнице. Информации же о втором объекте пока не обнаружено. Между тем, 140 000 рублей сумма для 1913 года была весьма большая. Примерно столько стоили в то время нефтеналивные баржи-гиганты грузоподъемностью около 500 000 пудов. То есть, это был или очень большой объект, или такой же хорошо оснащенный, как Астраханская барже-больница.

О барже-больнице в разных источниках:

- Из письма С.И. Шорина С.А. Невскому, для передачи Н.И. Андрееву, от 4 ноября 1966 года:

*«В 1913 году построена баржа-больница для Астраханского рейда, длиной 200 мт. с полным оборудованием медицинской и санитарной части»*

-Из письма С.И. Шорина А.Н. Александрову, начальнику бюро технической информации ГСЗ, 1971 год:

*«В 1912/13 году была построена по заказу Астраханского Губернского Управления металлическая баржа-больница длиной до 200 мт. Баржа-больница изготовлена с полным оборудованием санитарной и медицинской частей и предназначалась для приема и лечения работников торгового флота и рыбаков. Больница была стационарная, т.е. устанавливалась на якорях на Астраханском рейде, но имела всю механизацию, обеспечивающую медицинскую (по тем временам) и санитарную службы. В частности, все отходы спускались в море только после предварительной их обработки в специальной установке. В целях выигрыша времени и учитывая, что баржа имела большие надпалубные постройки, для обеспечения ее прохода под Галицким мостом она была отправлена с завода сейчас же после прохода льда и вся внутренняя отделка проводилась на плаву во время буксировки ее заводским парходом вплоть до Астрахани».*  
(Частично было опубликовано в газете «Знамя»)

Андреев Н.И., Скворцов А.И. Гороховец: Ист.-краевед. очерк. Ярославль: Верхн.-Волж. кн. изд-во, 1988. — 112с., С.19:

*«В самый канун империалистической войны, в 1913 году, в Гороховце была построена уникальная по тем временам баржа-больница для устройства карантина на Астраханском девятифутовом рейде. Длина этого судна составила 200 метров»*

Андреев Н.И. Котельщики. Гороховецкие отходники. Владимир, Транзит-ИКС, 2018г.

*«- Исключением является, построенная в 1913 году для 12-футового Астраханского рейда баржа-больница (карантин - прим. автора) длиной корпуса равной 200 метрам».*

*«- Баржа больница на 300 мест (карантин для 9 футового Астраханского рейда) на фоне с. Павлово-на Оке».*

Сайт: <https://ar.culture.ru/ru/subject/foto-barzhi-bolnicy>

*«Баржа-больница» построена на Гороховецком котельном судостроительном заводе в 1913 году для Астраханского холерного рейда. По размерам она была больше чем нефтеналивные баржи «Марфа Посадница», «Наталья Нарышкина» и «Боярыня Морозова», длина ее составляла 200 метров.*

*С этой баржей связана история государства Российского периода 1909–1922 годов. Все события и факты подтверждают о вынужденном принятии правительственного решения о необходимости заказа на строительство медицинской плавучей консервации от инфекционной холеры в России. Только в Гороховце строили самые крупные в мире по размерам баржи...*

*...На гороховецкой барже-больнице около 80 окон (считая переднюю, носовую и заднюю, кормовую стенки, а также 52 иллюминатора в бортах ниже палубы). Этот факт подтверждает огромные размеры судна. По расположению ватерлинии (верх темной полосы корпуса над поверхностью воды) можно оценить легкость корпуса без загрузки (личного состава, больных и раненых, запасов воды, топлива, продовольствия, снаряжения). Эти исторические факты, несомненно, связаны с судьбой Гороховецкой баржи-больницы, которая имела большое значение в борьбе с холерой в Астраханском рейде».*

## Стандарт Шухова в интерьере эпохи

*Л.М. Штерн*  
*г. Москва*

Почетна роль первопроходца В.Г. Шухова, гениального русского инженера и изобретателя. Его современники писали: «Владимиру Григорьевичу достаточно сообщить величину пролета и длину цеха, и он тут же назовет вам общий вес необходимых ферм для покрытия» или «...для нефтеналивных резервуаров достаточно дать емкость, для мостов – длину пролета, для водонапорной башни – емкость бака и высоту, чтобы он тотчас же точно определил вес требуемого металла». Для всех конструкций у Шухова были особые формулы, на современном языке – стандарты оценки соответствия.

Необходимо признать, Шухов был пионером в стандартизации котельных агрегатов, многих других металлических конструкций. В 1931 г. по инициативе Владимира Григорьевича и под его непосредственным руководством был разработан первый общесоюзный стандарт ОСТ 5125 на клепаные резервуары любой вместимости – от 10 до 10 000 м<sup>3</sup>. Стандартизацию конструкции первых русских танкеров обтекаемой формы Шухов начал еще в 1885 г. Позднее результаты такой работы пригодились при строительстве экономичных нефтеналивных барж со стандартизованными секциями на верфях в Царицыне (Волгоград) и Саратове. При этом применялись прогрессивные принципы подготовки стандартов, базирующиеся на экономии ресурсов и использовании унифицированного оборудования, - принципы, сохранившиеся в основе стандартизации до наших дней.

Можно порадоваться за глубину инженерных идей гения. Но можно и пожалеть о том, что мало осталось на Руси талантливых инженеров... Все подались в экономисты и менеджеры. Эпоха требует героев – профессионалов, готовых эксплуатировать новую технику, людей высокого интеллектуального и творческого потенциала с фундаментальной инженерной подготовкой, склонных к творчеству, способных создавать материальные ценности,

самодостаточных инженеров, отвечающих принципу В. Высоцкого:

*Эй вы, задние, делай как я.  
Это значит – не надо за мной.  
Колея эта только моя.  
Выбирайтесь своей колеей-*

Поэтому «Международный Шуховский фонд» привлекает специалистов и объединенными усилиями разрабатывает «стандарт последователя Шухова». В его основе:

- требования к личностным качествам инженера, восприимчивость к новой научной информации, критическая оценка фактов;

- технические навыки, готовность оценить конструкторскую задачу, настроить прибор и быстро разобраться в инструкции к нему;

- инженерное мышление, способность моделировать задачу, строить цепочки причинно-следственных связей и оценивать риски;

организаторские качества, умение находить компромиссы и принимать оптимальные решения.

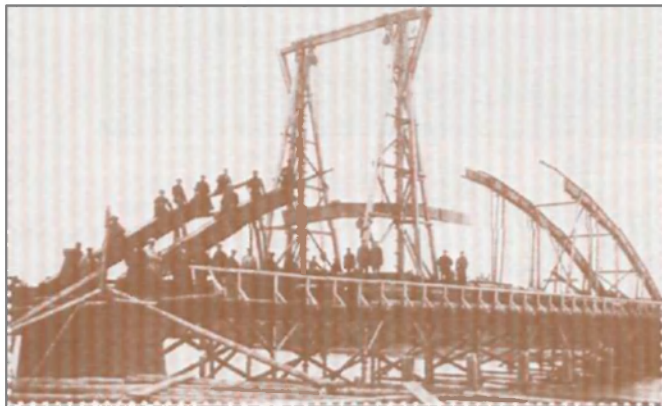
*К 1917 г. по всей территории России было возведено свыше 20 тысяч шуховских резервуаров*



*Монтаж покрытия резервуара большого диаметра. 1900-е гг.*



Особой заслугой В.Г. Шухова является разработка типовых проектов железнодорожных мостов разных пролетов (мост пролетом 32 м для Московской городской железной дороги, мост отверстием 42,6 м через реку Павловку на 185-й версте железнодорожной линии Москва-Рязань и др.)



*Строительство моста в месте прохождения нефтепровода  
через водную преграду. 1900-е гг.*



*Памятный знак, преподнесенный В.Г. Шухову  
от имени организаторов*

*Штерн Л.М. Стандарт Шухова в интерьере эпохи / Л.М.  
Штерн // Методы оценки соответствия. – 2009. - № 5. – С. 34-35.*