

УДК 378.147



**Л.С. Осадча**

викладач,  
Херсонський  
політехнічний  
коледж  
Одеського  
національного  
політехнічного  
університету  
Isrroric.LSO@gmail.com



**О.К. Раскевич**

випускниця,  
Херсонський  
політехнічний  
коледж  
Одеського  
національного  
політехнічного  
університету

## ПАМ'ЯТАЙ КОРИННЯ СВОЄ... (ДО 70 – РІЧЧЯ ЗАСНУВАННЯ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

*Л.С. Осадча, О.К. Раскевич.*  
**Пам'ятай коріння своє...** Про життя, наукову та професійну діяльність видатної особистості Херсонщини, Всеволода Федоровича Заботіна, яка була прикладом людяності, відповідальності, цілеспрямованості.

*L.S. Osadchaya, O.K. Raskevich*  
**Remember your origins...**The article is dedicated to a life, scientific and professional activity of a famous Kherson citizen, Zabolotin Vsevolod Fedorovich, who exemplified a humane, responsible and purposeful personality.

### **Вступ.**

Сьогодні, коли суспільство просякнуте жорстокістю та зневажливістю одне до одного, егоїзмом, важливо зберегти пам'ять про людей, тепло душі яких херсонці відчують вже багато років поспіль.

У 2014 році - 20-ті роковини з дня смерті В.Ф. Заботіна. Спілкуючись із корабелями Херсонщини, ми неодноразово чули захоплені відгуки про директора Херсонського суднобудівного заводу Всеволода Федоровича. Нашу увагу привернули вдячність, шанобливе ставлення наших сучасників до цієї видатної особистості. Виникає питання – як має прожити життя людина, щоб не змеркла людська шана та любов до неї?

### **Матеріал і результати дослідження.**

В історії нашого міста чимало видатних людей. Одним із них по праву вважається директор судозаводу, а згодом Херсонського суднобудівного виробничого об'єднання - Всеволод Федорович Заботін (рис.1) [2].

Саме завдяки його наполегливій щоденній праці наше місто розквітло. За часів його керівництва Херсонським суднобудівним заводом наше кораблебудування вийшло на світовий ринок. Адже, за активної участі Всеволода Федоровича, на Херсонських стапелях вперше у світовій практиці було застосовано електрозварювання у вуглекислому середовищі в автоматичному та напівавтоматичному режимі. За його сприянняна базі Херсонського суднобудівного заводу були зведені універсальні судна: танкери, криголами, контейнеровози, ліхтеровози, постачальники, плавучі доки [2].

Його діяльність не обмежувалася виключно виробничими інтересами. На місці колишніх плавнів за його ініціативи було розбудовано чудо-місто з розгалуженою інфраструктурою. А в с.Лазурному виникла база відпочинку «Корабел» - своєрідний оазис на березі Чорного моря.

Майбутній директор народився в 1917 році і виріс у Миколаїв. Федір Заботін мріяв, щоб син пішов його шляхом, але Всеволод вирішив інакше. І, не закінчивши шостий клас, поки батько був у відрядженні, пішов працювати на завод та оселився у гуртожитку. Після серйозної розмови між батьком і сином, старший Заботін зрозумів і взяв слово з Всеволода Федоровича, що він продовжить навчання та закінчить інститут. Тим паче, що майбутньому директору вже тоді було властиво завжди виконувати свої обіцянки.

Без відриву від виробництва він закінчив школу, робітфак, ВНЗ. Навчався спочатку на вечірньому відділенні, а потім перевівся на денне. У 24 роки отримав диплом про вищу освіту й одружився. Його обраниця Зоя Єлесеєвна навчалася у Миколаївському педагогічному інституті. Здавалося життя прекрасне – любляча дружина й улюблена робота...

Але через тиждень розпочалася війна. Коли загарбники підійшли до Миколаєва, групу інженерів направили в академію для перепідготовки. Дорогою вони потрапили під бомбардування, яке забрало життя багатьох молодих спеціалістів. Ситуація на окупованих територіях була дуже складною: бійців не вистачало, фронт потребував поповнення. Керівники штабу розуміли, що не можна кидати у вогонь молодих командирів і відправив інженерів-суднобудівників у саперне училище, а згодом в артилерійське з прискореним курсом навчання. Попереду чекав фронт. І хто знає, як складалася б доля юного корабеля, якби не телеграма з Москви з наказом відпра-



Рис. 1. В.Ф.Заботін директор Херсонського суднобудівного заводу

вити всіх суднобудівників в тил, на заводи. Флоту, після жорстоких боїв, був потрібний ремонт бойових кораблів і нові торпедні катери, тральщики, есмінці [5].

У березні 1942 року Всеволод Заботін продовжив свою трудову діяльність в Астрахані, на 638 суднобудівному заводі. Там він почав працювати майстром. Через п'ять місяців нове призначення – філія заводу в Баку і посада будівельника судів. Німці не дійшли до Каспію, але їх авіація постійно бомбардувала нафтопромисли, заводи та місто.

У лютому 1945 року Заботін отримав свою першу державну нагороду – медаль «За оборону Кавказу». Йому не довелося тримати в руках зброю та стріляти, але ті бойові кораблі, які будували та ремонтували під його керівництвом, зробили вагомий внесок у перемогу над ворогом. Вони приймали участь у боях і перевозили війська по Волзі під Сталінградом, відбивали нальоти авіації на Баку та Астрахань, буксирували нафтоналивні судна.

Після Перемоги він і надалі працював у Баку. Тільки у травні 1946 року Всеволод Заботін повернувся до Миколаїва. Місто і рідний завод лежали в руїнах, а країні потрібні були військові та цивільні кораблі. Флот зазнав великих втрат. Починати довелося на тій же посаді, що і в Баку - будівельник судів. А вже через три роки він став начальником стапельного цеху [2].

У березні 1955 року Всеволоду Федоровичу запропонували посаду головного інженера Херсонського суднозаводу. Важко описати весь обсяг робіт, який йому довелося виконати на новій посаді. Був створений згуртований колектив інженерів і робітників. Вирішені питання безперебійного постачання обладнання та матеріалів. Швидкість будівництва дивувала навіть досвідчених корабелів.

У травні 1961 року, коли країна відзначала перевагу у космічних протистоянні, політ першого космонавта Юрія Гагаріна, у Херсоні головною новиною було призначення директором суднобудівного заводу Всеволода Федоровича Заботіна.

Тягар відповідальності за багатотисячний колектив та продуктивне суднобудівництво він із гідністю проніс протягом 25 років. Спілкуючись із його співробітниками, у нас сформувалась впевненість в тому, що пройти такий довгий шлях керівника йому вдавалося завдяки природній щирій повазі та чуйності до людей, дипломатії, почуттю прекрасного. Помічники та колеги, сподвижники згадують Всеволода Федоровича з глибокою повагою та сердешним теплом. І як правило, говорять не про його «адміральську» суть, а про людину [3].

Він був жорстким і вимогливим керівником. Але при найменшій потребі допомагав людям у вирішенні їх життєвих проблем, а тим паче тим, що потрапили у біду. Не терпів фарисейства, відчував приховане лицемірство та непорядність. Зі слів його підлеглих, проводячи кожного ранку наради, попередньо об'їжджав вибудований ним мікрорайон, обходив виробництво, спілкувався із рядовими співробітниками, завжди був у курсі справ.

Завдяки його діловим якостям: цілеспрямованості, далекоглядності та наполегливості інфраструктура підприємства досягла такого рівня, що становила державу в державі. Це давало можливість за власні кошти суднобудівного заводу вирішувати низку соціальних проблем корабелів-містян: розбудови інфраструктури сучасного мікрорайона міста, що забезпечило комфортне проживання в ньому, створення бази відпочинку у с.Лазурне, профілакторію у сосновому бору біля м.Цюрупинськ, будинку культури суднобудівників, підсобне господарство в районі Садово, забезпечення обласної та районної лікарні дорогим медичним обладнанням, медикаментами (лікарні Комсомольського району було надано грошову допомогу у розмірі \$ 350 тисяч для закупівлі медичного обладнання). Особливість цих проектів полягає в їх масштабності та раціональності.

Ця талановита людина спромоглася не тільки організувати та контролювати роботу на заводі, а й займатися науковими розробками та нововведеннями [4].

Перебуваючи на посаді головного інженера заводу, В.Ф.Заботін брав активну участь у запровадженні нових технологій у суднобудуванні. Особливо результативними були зусилля колективу умільців-суднобудівників під його керівництвом, які полягали у запровадженні в широку практику методу електрозварювання у середовищі вуглекислого газу. Поштовхом до його розробки стало замовлення у 1956 році Міністерством оборони СРСР великої партії крупнооб'ємних пустотілих понтонів для транспортування танків. Вимоги до суднобудівників були жорсткими, стандарти – високими, а терміни будівництва – критично короткими. Понтони мали бути надміцні та водонепроникні [1, с. 191] .

Під час будівництва виникла проблема, яка ставила під загрозу виконання державного замовлення: якість електрозварювання не давала потрібних результатів. Для досягнення поставленої мети слід було у найкоротші строки запровадити у практику новий, більш ефективний спосіб зварювання у середовищі вуглекислого газу, який дозволив використовувати тонкі електроди.

На допомогу спеціалістам заводу та лабораторії електрозварювання були залучені науковці – співробітники науково-дослідницьких інститутів, інституту електрозварювання ім.Е.О.Патона (див.рис.2). Разом із Херсонським проектно-конструкторським технологічним інститутом були розроблені креслення та запроваджено у роботу промислову установку для виготовлення зниженого вуглекислого газу, у грудні 1961 року.



Рис. 2. Е.О. Патон і В.Ф. Забогін на судозаводі

Це призвело до зменшення економічних витрат при використанні вуглекислого газу, яким користувалися заводи Херсона, Каховки, Миколаїв та інших міст. Новий метод зварювання спростив та прискорив процес суднобудування.

Ще одним напрямком технологічного вдосконалення було запровадження японського досвіду гравітаційного та автоконтактного зварювання, яке забезпечувало більш якісне, навіть можна сказати, ювелірне зварювання тонколистового металу. Але цей метод херсонські корабели використовували тільки у період з 1973 року по 1986 рік, позаяк у подальшому не вистачало коштів на закупівлю відповідних електродів.

Особливою перевагою Херсонського суднобудівного заводу у 60-х роках ХХст. було будівництво сухогрузів із газовими турбінами та гвинтом регулювання шагу, що суттєво підвищувало його маневреність і безпечно плавання. На той час, у світовій практиці суднобудування ще не створювалися кораблі з таким енергетичним комплексом.

Саме за часи керівництва В.Ф.Забогіна херсонською верф'ю суттєво розширилась сфера освоєння нових технологічних процесів із найбільш принципових питань будівництва експортних кораблів. Саме херсонські корабели були піонерами в царині виготовлення кораблів для іноземних судновласницьких компаній. А дипломатичний таланти Всеволода Федоровича дозволив вдало проводити перемовини із замовниками, що сприяло підвищенню авторитету держави на міжнародній арені. Зовнішньоекономічні виробничі відносини в умовах тоталітарної держави було справою надзвичайно відповідальною. Слід було утримувати рівновагу між вимогами замовників-іноземців і державного керівництва. Найменше зміщення терезів в один чи інший бік могло призвести до міжнародного конфлікту. Але

утримувати баланс Заботіну допомагало вродженне почуття гумору, ерудованість і компетентності [2].

Державна приймальна комісія оцінювала судна, що були побудовані херсонськими корабелями для Греції, Пакістану, ФРН, Індії, Ірану, як такі, що відповідали тогочасному рівню світового суднобудування. Були побудовані такі сухогрузи як: «Бежица», «Брянский рабочий», «Бакуриани», «Брацлав», «Евгения» та ін. (рис.3)



Рис. 3. Сухогруз «Бежица», 1963 рік здачі

Ці досягнення були заслугою професіоналізму керівника підприємства та його компетентної команди.

В умовах зростання об'ємів продукції, ускладнення взаємин між окремими цехами та підрозділами Заботіну вдалося вибудувати досконалу систему керівництва, реорганізувати підприємство. Це дало можливість втілювати в життя одночасно декілька проектів, випускати товари народного вжитку та вироби для сільського господарства. [1].

Сучасні корабелі будуть ще дуже довго пам'ятати Всеволода Федоровича. Піклування та людяність керівника у своєму житті відчували всі корабелі міста. Справа в тому, що мешкаючи у затишному, зручному місті-супутнику на Карантинному острові, сучасна молодь не знає яких зусиль коштувало попереднім поколінням побудувати цей куточок її Малої Батьківщини.

Ідею будівництва мікрорайону було сприйнято одноголосно співробітниками заводу. Але цей процес був пов'язаний із великою кількістю проблем, які потребували вирішення. І, здається, найпростішим завданням було побудувати багатоповерхівки на плавнях і озері. І справа була навіть не у відсутності технічних можливостей, а в закостенілості номенклатури, яка не бажала сприймати та підтримувати ініціативи новатора. Виділених і запланованих на розбудову коштів було недостатньо, однак подолання цієї перепони для Заботіна було справою принципу, з якою він блискуче впорався.

Кожен прогресивний керівник чітко усвідомлює та дотримується аксіоми ефективного керівництва: забезпеченість, впевненість у майбутньому робітника – запорука відданої праці, спрямованої на високі досягнення.

Для задоволення потреб якісного, затишного та комфортного життя своїх підлеглих слід було розташувати на невеликій площі повноцінну інфраструктуру міста, що було втілено у повному обсязі. Багатоповерхові будинки з упорядкованими дворами, дитячі садочки та школи, магазини, кінотеатри («Мир» і «Ракета»), спортивні майданчики та спортивний комплекс, стадіони.



Рис. 4. Дитячий кінотеатр у мікрорайоні «Острів»

У часи посушливого літа мешканці мікрорайону знаходились у зеленому оазисі. Для цього було спроектовано та прокладено поливну систему по всій території мікрорайону, за рахунок чого відчувалася прохолода навіть у найспекотніші дні. (рис.4)

Вражаючою особливістю цього району була велика кількість троянд різних сортів, що палахкотіли вогниками на клумбах району: біля торговельних площ, готелю, на прибудинкових територіях і у звичайних дворах багатоповерхівок. Річ у тім, що Всеволод Федорович дуже любив квіти. І відчувалося його палке бажання подарувати цю любов своїм суднобудівникам. З відряджень він привозив різноманітні квіти, дерева, кущі. Особливо пристрасно були, звісно, троянди.

**Висновки.** Всеволод Федорович дійсно був людиною сильного характеру і твердої волі. Все, що задумував, здійснював цілеспрямовано та пристрасно. Ось що говорив про нього головний будівельник Юрій Сергійович Філіпов: «З ним не завжди легко, проте завжди цікаво. Всі, хто добре працює, хто систематично виконує плани, сумлінно ставиться до своїх обов'язків, розповідають про директора як про людину вимогливу, але справедливую. Вони поважають свого керівника. Більш того, вони люблять Всеволода Федоровича, всі позитивні зміни пов'язують з його ім'ям»[2].

Ми впевненні, що сьогодні слід частіше згадувати видатних людей міста, діяльність яких змінювала життя містян на краще, які власним прикладом трансформували свідомість поколінь. Це одна із можливостей подолати жорстокість у серцях молоді, сформувавши важливі людські якості: гуманність, чуйність, порядність, відповідальність, ініціативність, цілеспрямованість та інші.

## Література

1. Херсонский судостроительный завод: Очерки истории. [Текст] / Цыганков Г.И., Антипенко В.Н., Багненко Ф.М., Войтенко В.А и др. – Симферополь: «Таврида», 1993. – 399с.
2. Грушко, О. Легендарный Заботин [Электронный ресурс] Режим доступа / <http://www.vgoru.org/modules.php?name=News&file=article&sid=10288>
3. Черный, О Заботин Всеволод Фёдорович 29.12.1917 - 14.03.1994 Герой Соц.Труда [Электронный ресурс] Режим доступа / [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=16826](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=16826)
4. Херсонский судостроительный завод [Электронный ресурс] Режим доступа / <http://www.interwiki.info/index.php>
5. Заботин Всеволод Федорович Известные личности > Те, кто принимал участие в становлении края [Электронный ресурс] Режим доступа / <http://www.oda.kherson.ua/ru/meet/zabotin-vsevolod-fedorovich>

*Надійшла до редакції 19.12.2015*