



*Д.В. Кирюхин*

Кандидат исторических наук, доцент кафедры «Иностранные языки» ФГБОУ ВО «Нижегородская государственная сельскохозяйственная академия»

## Отечественный судоподъем к 1940-х – н. 1950-х гг. (по фотоматериалам М.П. Кирюхина)

*В статье автор обращается к фотоматериалам, сохранившимся в семейном архиве и рассказывающим о работе советского инженера середины XX в., занимавшегося судоподъемом и ремонтом речных судов. Фотографии были сделаны М.П. Кирюхиным, впоследствии к.т.н., доцентом Горьковского политехнического института (в настоящее время – Нижегородский политехнический университет им. Р.Е. Алексеева), во время работы над диссертационным исследованием и несколькими года позднее и частично были опубликованы в его научных работах. Особый интерес представляют ранее не опубликованные фотографии, часть из которых была сделана в 1955 г. в Красноярске с работниками Красноярского судоремонтного завода Енисейского речного пароходства. Автор делает вывод о том, что представленный материал является важным источником, раскрывающим детали работы, быта и повседневной жизни представителей советской инженерно-технической интеллигенции рассматриваемого периода.*

*Ключевые слова: фотография как исторический источник, советский судоподъем, советская инженерно-техническая интеллигенция, Горьковский политехнический институт им. А.А. Жданова, Михаил Петрович Кирюхин*

В последние годы в отечественной историографии наблюдается возросший интерес к истории не только страны в целом, но и микроистории, т.е. внимание к разным аспектам жизни отдельных личностей и семей, появляются издания, дающие практические советы любому желающему узнать детали прошлого своих родных, построить исторически верное и документально подтвержденное генеалогическое древо [3]. Разумеется, интерес к исследованиям биографического характера был всегда, однако важно, что сейчас этим занимаются ученые, имеющие доступ не только к государственным архивам, но и материалам семейных мемориальных коллекций и собраний. Среди работ последних лет хотелось бы отметить историко-биографический очерк К.А. Юдина и Д.С. Короткова [34, с. 76–87], а также наш небольшой материал, посвященный основным вехам профессиональной деятельности М.П. Кирюхина [10, с. 88–93]. Рассмотрение

личности последнего в контексте развития провинциальной технической интеллигенции своего региона представляется перспективным, особенно учитывая тот факт, что подобная проблематика давно привлекает внимание историков [1].

Использование фотографии как одного из видов имагографических источников наряду с нарративами в исторической науке давно уже не является чем-то новым [31, с. 213–228], однако именно фотоснимки зачастую являются ценным источниковым материалом в различных вопросах истории повседневности [5, с. 80–83]. К сожалению, часто они становятся заложниками семейных архивов, и даже те из них, что имеют подписи, остаются документами личного характера, к которым у исследователей доступа [25, с. 544–549]. Среди многочисленных статей, обращающихся к потенциалу фотографий как исторического источника, отметим материал Н.В. Митюкова, обращающегося к схо-

жей нам теме – развитию водного транспорта в Ижевске [24, с. 36–42].

Большая работа в последние годы идет по обмену опытом и привлечению внимания общественности как к вопросам разнообразия и расширения источниковой базы для историка, так и домашней повседневности нашей страны. Несомненный интерес представляют сборники научных статей, вышедших по итогу научных конференций в Курганском государственном университете (20–21 марта 2020 г.) [30] и Ленинградском государственном университете имени А.С. Пушкина (7–8 апреля 2022 г.) [4].

Михаил Петрович Кирюхин родился 1 апреля 1926 г. в селе Слизнево Арзамасского района Горьковской (в настоящее время – Нижегородской) области. В 1936 г. семья переехала в г. Горький, где юный Михаил продолжил обучение. В военные годы он без отрыва от учебы и работы перенес тяжелое заболевание – открытую форму туберкулеза шейных желез, из-за чего был освобожден от военной службы. В 1944 г. М.П. Кирюхин поступил на кораблестроительный факультет Горьковского индустриального института им. А.А. Жданова (в настоящее время – НГТУ им. Р.Е. Алексеева), который с отличием окончил в январе 1950 г. С февраля по сентябрь этого же года Михаил Петрович работал в конструкторском бюро завода «Красное Сормово», затем три года (по 1953 г.) учился в аспирантуре [32, с. 2–3]. Научным руководителем М.П. Кирюхина была выдающийся ученый в области строительной механики корабля, первая женщина, получившая степень доктора наук и звание профессора в Горьковском политехническом институте – доктор технических наук, профессор Наталья Викторовна Маттес (1909–1975) [23], ее он в шутку называл «моя дифференциальная мама» [19, с. 62] и с теплотой вспоминал до последнего дня.

26 декабря 1953 г. в возрасте 28 лет М.П. Кирюхин успешно защитил кандидатскую диссертацию по теме «Расчет прочности корпуса судна при постановке на слип» [16]. Экспериментальная часть работы была проведена Михаилом Петровичем на Астраханском, Невском, Запорожском и Лимендском слипах. 27 февраля 1954 г. решением Совета Горьковского политехнического института им. А.А. Жданова (протокол № 6)

Михаилу Петровичу Кирюхину была присуждена ученая степень кандидата технических наук. 21 декабря 1960 г. решением Высшей Аттестационной комиссии М.П. Кирюхин был утвержден в ученое звание доцента кафедры «Теория и строительная механика корабля».



*Кирюхин М.П., 1952 г.*

В Горьковском политехническом институте им. А.А. Жданова М.П. Кирюхин начал работать с сентября 1953 г., пройдя путь от должности ассистента до доцента и заместителя декана кораблестроительного факультета, преподавал курсы прочности и строительной механики корабля, вел практические занятия по сопромату [10, с. 88–93]. Публикации 1960-х гг. в Международном журнале речников «Речной транспорт», являющимся центральным печатным органом отрасли речного транспорта России, в целом закрепили успех проведенной работы в диссертационном исследовании и отразили результаты экспериментальной работы [12, с. 36–37; 13, с. 60–62]. ГПИ им. А.А. Жданова совместно с Ленгипроречтрансом в течение нескольких лет проводил опытное и теоретическое исследование подъема и спуска судов на гребенчатых слипах, которые впоследствии были приняты в качестве типовых к строительству на предприятиях МРФ всех разрядов, полученные М.П. Кирюхиным результаты также нашли свое отражение в нескольких научных публикациях [14, с. 46; 15, с. 37]. Михаил Петрович вышел на пенсию в возрасте 81 года в 2007 г. За время работы он показал себя высококвалифицированным педагогом, человеком необычайной порядочно-

сти и кристальной честности, всю жизнь следуя принципу, приписываемому Ф.Э. Дзержинскому – у преподавателя должны быть «ясная голова и чистые руки».

Основными источниками для данной статьи стали сохранившиеся в семейном архиве фотоматериалы к 1940-х–1950 гг., выполненные М.П. Кирюхиным и его коллегами во время обучения в институте и аспирантуре, прохождении практики, подготовки диссертационного исследования и первых лет работы. В мемориальной коллекции семьи сохранился в полной комплектации плечный фотоаппарат «Зоркий» в крепком кожаном футляре в заводской коробке с фотозэкспонометром и паспортом, с помощью которого были сделаны снимки с середины 1952 г. Датировка покупки (6 августа) позволяет утверждать, что именно этим фотоаппаратом владелец пользовался при подготовке диссертации и выполнении других конструкторских работ [11, с. 321–325].

К первой группе фотоматериалов можно отнести фотографии, сделанные во время обучения М.П. Кирюхина на старших курсах и в аспирантуре кораблестроительного факультета ГИИ им. А.А. Жданова и в первые годы его работы преподавателем, их можно датировать концом 1940-х – началом 1950-х гг. Хотя их количество невелико, они позволяют нам познакомиться с однокурсниками Михаила Петровича, педагогами и коллегами, в частности с деталями одежды и интерьера того времени.

Первая из подобных фотографий размером 14x22 имеет подпись на обороте: «3 курс ГИИ им. А.А. Жданова. Лаборатория теории корабля. Доктор технических наук, профессор Н.Н. Кабачинский, Б. Спящев, А. Якимычева, Н. Яшина, М. Кирюхин». В центре фотографии мы видим профессора Николая Николаевича Кабачинского (1898–1959), вдумчиво оценивающего студенческую работу на большом листе ватмана. Согласно сохранившейся в семейном архиве зачетной книжке, в осеннем семестре 1946–1947 учебного года Н.Н. Кабачинский 24 декабря 1946 г. принял у третьего курса зачет по дисциплине «Гидравлика и гидромеханика судов», а 3 января М.П. Кирюхин сдал ему этот экзамен на оценку «отлично» [6, с. 10–11]. Видный педагог и ученый-кораблестроитель Н.Н. Кабачинский в раз-

ные годы был заведующим кафедрами «Судовые силовые механизмы», «Начертательная геометрия и инженерная графика», «Теоретическая механика» и деканом кораблестроительного факультета. Областью его научных интересов являлись проектирование грузоподъемных механизмов, вопросы прочности в судостроении, сопротивление воды движению судов, теория судовых движителей [7]. В числе научных достижений Николая Николаевича создание методики определения напряжений в гребном валу при ударе винта о твердый предмет и конструкция реверсивного редуктора для гребных винтов мелкосидящих судов с разветвлением энергии двигателя [33, с. 176].



*3 курс ГИИ им. А.А. Жданова. Лаборатория теории корабля  
Доктор технических наук, профессор Н.Н. Кабачинский,  
Б. Спящев, А. Якимычева, Н. Яшина, М. Кирюхин*

рядом на деревянном столе лежат еще несколько свернутых в рулоны листов и чертежные инструменты – линейки и треугольник, студентка слева держит в руках логарифмическую линейку. Возможно, это логарифмическая линейка подобна деревянной (295 x 38 мм), что сохранилась в семейном архиве, клеймо на футляре указывает на производителя – компанию «Faber-Castell AG», известную еще с конца XIX в. по всему миру как поставщик карандашей, ручек и иных канцелярских товаров [11, с. 321–325]. Преподаватель одет в строгий костюм: пиджак, белая рубашка и галстук, студенты одеты проще. У М.П. Кирюхина, стоящего справа и внимательно следящего за замечаниями педагога, можно заметить поднятый воротник белой косоворотки – в годы войны он перенес открытую форму туберкулеза шейных желез без отрыва от работы и обучения в институте, однако из-за болезни его не взяли на фронт Великой Отечественной войны. У студентки слева платье из плотной недорогой

ткани с широкими рукавами, ее коллега справа одета в шерстяную кофточку с самодельным украшением. Внимание привлекают прически девушек: если у мужчин волосы зачесаны назад, то у первых волосы средней длины, без челки, считавшейся признаком некоей легкомысленности, волосы убраны со лба и закреплены заколками с легким эффектом объема, сзади и по бокам – завиты, скорее всего с использованием домашних бигудей.



***Н.Н. Кабачинский***

Следующая серия из пяти фотографий была сделана позднее: на ней постаревший Н.Н. Кабачинский (его можно легко узнать по тем же очкам округлой формы) за своим письменным столом проводит консультации с учениками. Стол расположен прямо напротив открытого окна, поэтому на фотографиях так много света. На деревянном столе, который закрывает большой лист стекла, помимо рабочих бумаг мы видим печать и две чернильницы из стекла (или оргстекла). К столу придвинуты деревянные стулья с кожаной обивкой. На первой фотографии Николай Николаевич один, на следующих трех он с искренней радостью и смехом объясняет что-то девушке в клетчатом летнем платье, имя которой, мы, к сожалению, не знаем, на последней – вместе с М.П. Кирюхиным в летней белой рубашке, взгляд которого сосредото-

точен на документе в его руках, преподаватель же вдумчиво смотрит на фотооператора. Эти фотографии были сделаны в теплое весеннее или летнее время – об этом говорит и обилие света, и форма одежды. Примечателен широкий частично расстегнутый воротник у белоснежной рубашки Н.Н. Кабачинского, острые концы которого лежат на лацканах пиджака – по моде того времени.



***Н.Н. Кабачинский  
со своими учениками***

Еще две фотографии были сделаны в одной из аудиторий политехнического института, возможно, на одной из кафедр. Стоящих рядом молодых коллег окружают узнаваемые предметы быта: деревянные столы с документами, чернильницей и перьевыми ручками, стулья, шкафы с книгами, наверху которых лежат сложенные ватманские листы с чертежами, на одной из стен, к сожалению, не различимая фотография в деревянной раме со стеклом. Михаил Петрович и, возможно, Алексей Васильевич Уткин (крайний справа в круглых очках) в белых летних рубашках с коротким широким рукавом. Все их коллеги, чьи имена мы не знаем, одеты в пи-

джаки. У всех мужчин хорошо заметны широкие пряжки ремней и наручные часы с кожаным ремешком. Михаил Петрович предпочитал носить часы на левой руке циферблатом к себе, а не к тыльной стороне руки, вероятно, эта привычка была связана с особенностями работы, при которых таким образом можно было предохранить стекло от повреждения.



**На кафедре ГИИ им. А.А. Жданова  
(М.П. Кирюхин - второй слева)**



**За рабочим столом  
в ГИИ им. А.А. Жданова**

На последних двух фотографиях, относящихся к данному периоду, М.П. Кирюхин в верхней одежде на улице в кепке и кожаном пальто. Помимо расстегнутой белой рубашки, шею прикрывает шарф, на шее слева заметны шрамы от болезни. На второй фотографии его неизвестный товарищ

одет еще более модно и богато: на голове фетровая шляпа, полупальто с меховым воротником, брюки в полоску, руки в кожаных перчатках сжимают трость. Мужчины стоят перед входом в деревянное строение.



**Кирюхин М.П.  
1950-е гг.**



**Кирюхин М.П.  
с неизвестным,  
1950-е гг.**

Вторая группа фотоматериалов включает снимки, сделанные М.П. Кирюхиным и его товарищами во время работы над диссертационным исследованием и входящие в приложение к нему, включающее схемы, чертежи, рисунки, расчеты и пятнадцать фотографий. На них перед нами предстают судна, с которыми Михаил Петрович и его кол-

леги имели дело: буксиры № 16 и «8 марта», построенный в Германии в 1899 г. пароход «Карл Маркс» (до 1918 г. – «Диана») [8], теплоходы «Полоцк», «А. Щуров» и баржи. Другие фотографии демонстрируют проделанное аспирантом исследование на Астраханском («Подъем баржи на Астраханском слипе», «т/х «Полоцк» поднятый на одной косяковой тележке Астраханского слипа»), Запорожском («Подъем баржи 2154 на трех косяковых тележках Запорожского слипа») и Лимендском слипах («Спуск баржи-площадки грузоподъемностью 1000 т. на двух косяковых тележках Лимендского слипа»). Последний находится в городе Котлас Архангельской области, где также расположены Лимендский судостроительный завод, образованный на базе Лимендского судостроительно-судоремонтного завода (ССРЗ), основанного в 1915 г. в районе слияния рек Вычегды и Северной Двины [22], порт, база обслуживания флота.



***Установка нивелира  
при снятии  
упругой линии  
т/х «А. Щуров»***

Некоторые из этих фотографий М.П. Кирюхин использовал впоследствии в качестве иллюстративного материала к своим научным трудам на страницах журнала «Реч-

ной транспорт» и в других изданиях. Например, на фотографии, сопровождающей статью «Уменьшение количества тележек при подъеме судов на слипах» [18, с. 108–127], мы видим процесс подъема сухогрузной баржи № 2154 на семи косяковых тележках, который проводился на Запорожском слипе в начале 1950-х гг.

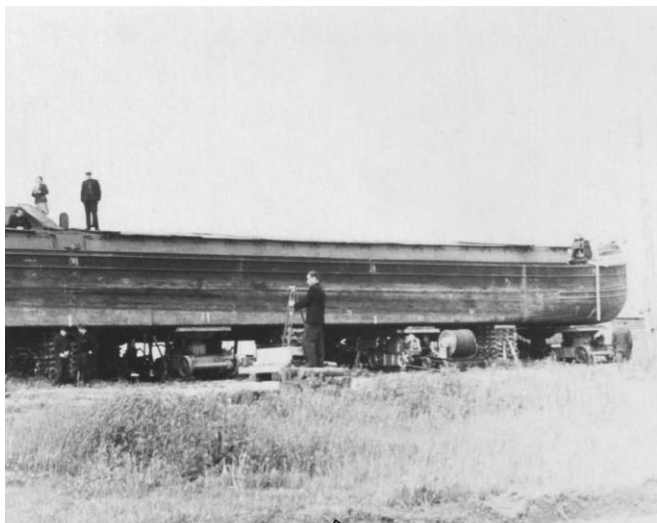
Для нас наибольший интерес представляют две фотографии, на которых мы видим Михаила Петровича за работой – «Установка нивелира при снятии упругой линии т/х «А. Щуров» и «Снятие отсчетов по показаниям тензометрической станции постоянного тока» [17, с. 246, 248]. Нивелир – это геодезический инструмент для определения разности высот между несколькими точками земной поверхности. Тензометрическая станция (тензостанция), являющаяся частью комплекса измерительной аппаратуры, используемой для определения механического напряжения детали или конструкции, предназначена для регистрации и обработки сигналов тензодатчиков и выдачи команд управления по результатам этой обработки [28, с. 523].



***Снятие отсчетов по показаниям  
тензометрической станции  
постоянного тока***

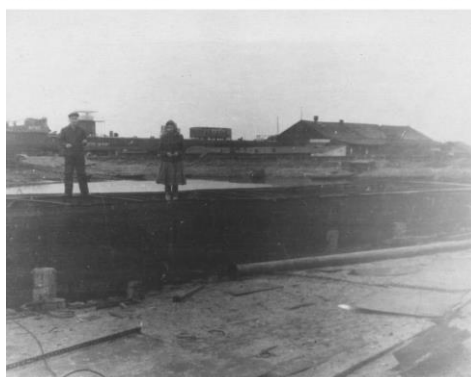
М.П. Кирюхин за работой с нивелиром присутствует и на еще одной фотографии – «Свес носовой оконечности т/х «А. Щуров» при положении его на двух опорах», однако из-за расстояния его фигура с трудом различима. Михаил Петрович одет в рабочую одежду, вероятно черного или синего цветов: сюртук с двумя накладными карманами на груди, брюки с широкими

штанинами, на ногах – сандалии с ремешками.



***Свес носовой оконечности  
т/х «А. Щуров» при положении  
его на двух опорах***

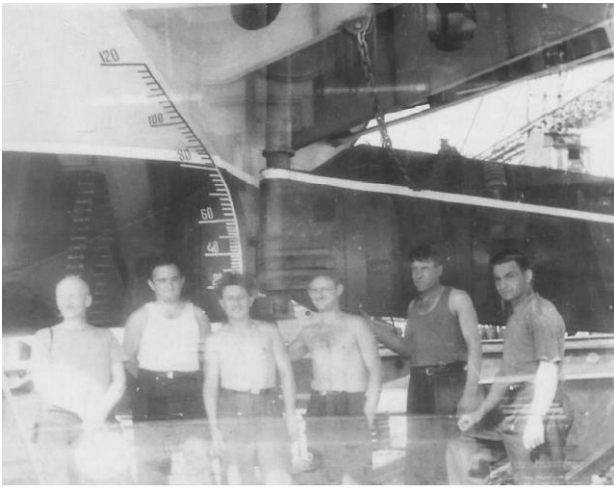
Разумеется, далеко не все фотографии попали в приложение к диссертационному исследованию, однако эти менее удачные, с точки зрения диссертанта, кадры сохранились в семейном архиве. На одной из них процесс работы с нивелиром, заснятый с другого ракурса, таким образом в объективе фотоаппарата и другие работники в черной (или темно-синей) рабочей одежде и с головными уборами – фуражкой и кепкой. Вторая является продолжением фотографии «Корпус буксира «8 марта» (вид сверху)», только фигуры М.П. Кирюхина в кепке и кожаном пальто, уже знакомым нам по фото ранее, и его неизвестной спутницы гораздо ближе к фотографу.



***Корпус буксира «8 марта»  
(вид сверху)***

Несомненный интерес представляет третья группа фотографий, сделанных Михаилом Петровичем и его товарищами на память, ранее неопубликованные, они вводятся в настоящий материал в научный оборот впервые. В первую очередь это общие фотографии, на которых вместе с коллегами и рабочими позирует сам М.П. Кирюхин, их в семейном архиве сохранилось три (если не считать копий), последняя в виде негатива. На первом фото, немного размытом, шестеро мужчин (Михаил Петрович – крайний справа) улыбаясь позируют на фоне борта корабля, за их спинами мы видим подъемные краны, похожие на те, что встречаются на фотографиях с Лимендского слипа. Все мужчины легко одеты в легкие летние майки или рубашки, брюки подпоясаны ремнями с блестящими медными пряжками. На второй фотографии М.П. Кирюхин в центре, сосредоточенно смотрит на логарифмическую линейку у себя в руках, к которой прикован взгляд его товарища справа, пожилой мужчина в темной кепке обращен к оператору. Стоящие у косяковых тележек одеты по-разному: на Михаиле Петровиче брюки, ремень с пряжкой и рубашка с коротким рукавом, у его коллег темного цвета майка и светлый рабочий халат с карманами на груди. На фотографии, сохранившейся в негативе

ве, все трое мужчин, сидящие на берегу одеты в одинаковую верхнюю одежду – сюртуки, брюки и кепки темного цвета, только у наклонившегося к оператору М.П. Кирюхина (в центре) нет головного убора.



*М.П. Кирюхин с коллегами*



*Буксир «Красноярский рабочий», Красноярск, 1955 г.*

Последнюю серию фотографий можно точно датировать 1955 г. благодаря подписи,

сделанной на обороте одной из них и узнаваемому силуэту судна – буксира «Красноярский рабочий». В базе данных «Водный транспорт» сохранилось много фотографий этого корабля, сделанных с 1936 г. по настоящее время. Буксир был построен в Данциге в 1930 г., его первым капитаном, наблюдавшим за строительством и принявшим судно со стапелей был М.Е. Лиханский, также известны имена еще троих капитанов, лоцманов, штурманов и механиков. В 1977 г. «Красноярский рабочий» был передан во вспомогательную группу флота Енисейского речного пароходства и превращен в плавучую учебную базу Красноярского речного училища для детского речного пароходства [20]. В 1955 г. на момент создания фотографий М.П. Кирюхин занимает должность старшего преподавателя кафедры Теории и строительной механики корабля, утвержден на должности доцента этой кафедры Михаил Петрович был в октябре этого же года [32, с. 4–5], однако снимки были сделаны в весенне-летнее время.



*Работники Красноярского судоремонтного завода Енисейского речного пароходства*



*Работники Красноярского судоремонтного завода Енисейского речного пароходства*

На нескольких фотографиях мы видим работников Красноярского судоремонтного



завода Енисейского речного пароходства, созданного на основе базы флота, затона и мастерских, построенных в 1909 г. [21] К сожалению, фотографии не подписаны и в настоящее время имена изображенных нам неизвестны.



*Работники Красноярского судоремонтного завода во время замера глубины и у приборов*

На первой фотографии четверо мужчин стоят на фоне одного из двухэтажных зданий с открытым балконом, с левой стороны видны рельсы косяковых тележек. Если двое из них (крайние справа и слева) одеты в похожую рабочую одежду (сюртуки, брюки и ботинки), то на стоящих в центре пиджак (слева) и сюртук с блестящими латунными пуговицами и карманами на груди (справа). На втором снимке, сделанном на фоне буксира и рельсов, перед нами в окружении двоих работников, знакомых по предыдущему фото (мужчина в форменном сюртуке и черных брюках с левой стороны и рабочий с усами с правой), появляется молодой человек в фуражке речного флота и высоких ботинках на шнуровке, держащий в руках папиросу. На этом же месте несколькими минутами позже (или раньше) он позирует для индивидуальной фотографии, позволяющей лучше рассмотреть не только детали его одежды, но и то, что находится на заднем плане. На отдельном снимке перед нами и женщина, вероятно, выполняющая охрану объекта, в платке и рабочей одежде с большой собакой на длинной железной цепи. Три фотографии демонстрируют мужчин за работой: у крепёжных тросов, во время замера глубины и у приборов. Хотя все работники одеты согласно инструкциям и технике безопасности (рабочая одежда, головные уборы), в зубах мо-

лодого человека мы видим незажженную папиросу, которая, возможно, помогает ему бороться с напряжением и стрессом.



*Работники Красноярского судоремонтного завода Енисейского речного пароходства*

Мужчины также охотно позируют и в моменты отдыха вдвоем на мотоцикле на фоне воды, на следующем снимке к ним присоединяются еще двое, на изображенных присутствуют головные уборы – кепки и фуражка. На фотографиях узнается К-55 – легкий дорожный одноместный мотоцикл с двухтактным двигателем производства завода им. В.А. Дегтярева г. Коврова Владимирской области, выпускавшийся с 1955 по 1957 гг. [2, с. 3], всего по 1958 г. было выпущено примерно 239 тысяч мотоциклов этой модели [26]. Минский мотоциклетно-велосипедный завод с 1956 по 1961 гг. выпускал «брата» К-55 с названием М1М [27], сочетание букв «М» (сокр. «Минск») и «К» («Ковровец») дало мотоциклу в народе прозвище-кличку «макака», хотя сельские жители называли К-55 и «козлом». Тем не менее, иметь подобный мотоцикл в 1950-е гг. было престижно, он прекрасно подходил для проселочных дорог и сельскому бездорожью.



***М.П. Кирюхин с коллегами  
на праздничной демонстрации***

Завершить данную статью хотелось бы фотоматериалами, сделанными на праздничных демонстрациях в середине 1950-х гг., на которых мы видим радостные лица Михаила Петровича и его коллег-речников, одетых нарядно в форменные фуражки и шинели. С точки зрения исторического процесса, как-то семьдесят лет совсем немного, однако в сравнении со средней продолжительностью жизни это ощущается иначе, рассмотренные фотографии и сегодня позволяют словно перенестись в прошлое. В настоящее время членами семьи ведется большая работа по сохранению, анализу и систематизации наследия М.П. Кирюхина, особенно плодотворно эта работа протекает в тесном сотрудничестве с созданным в марте 2016 г. историко-патриотическим центром НГТУ им. Р.Е. Алексеева, происходит обмен материалами. Автор выражает отдельную благодарность директору центра Полянской Татьяне Юрьевне и директору научно-технической библиотеки Хорунжий Вере Петровне, благодаря помощи которых 2 апреля 2019 г. состоялось открытие выставки «Михаил Петрович Кирюхин: этапы научного и педагогического пути», приуроченной к его 93-летию [29], и публикация в ежемесячной газете вуза «Политехник» [9, с. 8]. Хотя запланированная ранее мемориальная выставка в 2021 г. не состоялась из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки в регионе, этот проект в ближайшее время будет осуществлен.

### ***Библиографический список:***

1. Акимова Т.И. Формирование провинциальной технической интеллигенции в России во второй половине XIX в. (по материалам Нижегородской губернии) : автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Н.Новгород, 2000. – 29 с.
2. Аксенов В.И., Данилов Ю.В., Егоров В.К., Фомин Ю.А. Мотоциклы К-125, К-175 и их модификации. – М.: Машгиз, 1962. – 200 с.
3. Андреев А.Р., Андреев М.А. Создай свою родословную. – М.: Центрполиграф, 2016. – 256 с.
4. Домашняя повседневность населения России: история и современность. материалы междунар. науч. конф. / отв. ред. В.А. Веремченко. Т. 2. – СПб.: Медиапайр, 2022. – 296 с.
5. Зайцева Е.В. Фотографии как исторический источник истории повседневности города Ставрополя середины XIX – начала XX веков // Новая локальная история. – Ставрополь: СГУ, 2006. – С. 80–83.
6. Зачетная книжка № 442724 Кирюхина М.П. / Архив автора. – 33 с.
7. Кабачинский Николай Николаевич (1898–1959 гг.) / История в лицах / Официальный сайт Института транспортных систем НГТУ им. Р.Е. Алексеева. URL: <https://its.nntu.ru/history-face/169-kabachinskij-nn> (дата обращения: 22.07.2022).
8. Карл Маркс / База данных «Водный транспорт». URL: <https://fleetphoto.ru/vessel/73160/> (дата обращения: 22.07.2022).
9. Кирюхин Д.В. Вся жизнь с корфаком // Политехник. Ежемесячная газета НГТУ им. Р.Е. Алексеева. - № 3 (183). – 28 марта 2019 г. – С. 8.
10. Кирюхин Д.В. Новые советские инженерно-технические кадры: жизненный путь Михаила Петровича Кирюхина // На пути к гражданскому обществу. – № 3 (27). – 2017. – С. 88–93.
11. Кирюхин Д.В., Кирюхина Е.М. Предметы из мемориальной коллекции Кирюхиных как свидетельства о деятельности и жизни советского преподавателя в 1950–1980-е годы // Роль вещественных источников в информационном обеспечении исторической науки: сборник статей / авт.-сост. Е.А. Во-

- ронцова; отв. ред. Д.М. Бондаренко, Д.Н. Маслюженко. – М., 2020. – С. 321–325.
12. Кирюхин М.П. Как избежать аварий судов при их подъеме на слип // Речной транспорт. – № 1. – 1963. – С.36–37.
13. Кирюхин М.П. О реконструкции слипа завода имени 40 годовщины октября // Речной транспорт. – № 4. – 1965. – С. 60–62.
14. Кирюхин М.П. Подъем судов на двух опорах // Речной транспорт. – № 1. – 1960. – С.46.
15. Кирюхин М.П. Подъем судов на транспортных судоподъемниках // Речной транспорт. – № 3. – 1961. – С.37.
16. Кирюхин М.П. Расчет прочности корпуса судна при постановке на слип : автореф. дис. канд. техн. наук. – Горький, 1953. – 20 с.
17. Кирюхин М.П. Расчет прочности корпуса судна при постановке на слип : дис. ... канд. техн. наук. – Горький, 1953. – 290 с.
18. Кирюхин М.П. Уменьшение количества тележек при подъеме судов на слипах // Труды Горьковского политехнического института. – Т. 15. – Вып. 1. – 1961. – С. 108–127.
19. Кирюхина Л.М. Плывут корабли... / Кирюхин Д.В. Мой дедушка Кирюхин Михаил Петрович. – Н.Новгород: типография Растр, 2016. – С. 61–65.
20. Красноярский рабочий / База данных «Водный транспорт». URL: <https://fleetphoto.ru/vessel/4247/> (дата обращения: 22.07.2022).
21. Красноярский судоремонтный центр АО «Енисейское речное пароходство» / Официальный сайт Енисейского речного пароходства. URL: <https://www.e-river.ru/holding/krasnoyarsk> (дата обращения: 22.07.2022).
22. Лимендский судостроительный завод / Портал «Заводы.РФ» URL: <https://заводы.рф/factory/limendskiy-sudostroitelnyy-zavod> (дата обращения: 22.07.2022).
23. Маттес Наталья Викторовна (1909–1975) // История в лицах / Официальный сайт Института транспортных систем НГТУ им. Р.Е. Алексеева. URL: <https://its.nntu.ru/history-face/166-mattes-nv> (дата обращения: 22.07.2022).
24. Митюков Н.В. Семейный фотоархив Байгурова, как источник о водном транспорте Ижевска // Gardarika. – № 8(1). – 2021. – С. 36–42.
25. Мищенко Т.А. «Родным на добрую память»: фотография с подписью как источник исторического анализа // Идиолект русской языковой личности как отражение лингвокультурной ситуации в славянском пограничье: сборник докладов участников Международного научного форума / Под ред. С.Н. Стародубец, В.Н. Пустовойтова, С.М. Пронченко. – Киров: ООО «Издательство «Аверс», 2019. – С. 544–549.
26. Мотоцикл К-55 описание / Виртуальный музей мото-техники г. Коврова. URL: <http://moto-kovrov.ru/ekspozitsiya/mototsikl-k55-opisanie/> (дата обращения: 22.07.2022).
27. Мотоцикл М1М. Инструкция по уходу и эксплуатации. – Минск: Минский мотоциклетно-велосипедный завод, 1961. – 59 с.
28. Политехнический словарь / Ишлинский А.Ю. и др.. – 3 изд., перераб. и доп. – М.: Советская энциклопедия, 1989. – 656 с.
29. Преподаватели НГСХА – организаторы выставки в НГТУ им.Р.Е. Алексеева. 8 апреля 2019 г. / Единый портал аграрных вузов России. URL: <http://agrovuz.ru/prepodavateljam/konferencii/item/33119-prepodavately-ngskha-organizatory-vystavki-v-ngtu-imre-alekseeva?tmpl=component&print=1> (дата обращения: 22.07.2022).
30. Роль вещественных источников в информационном обеспечении исторической науки: сборник статей / авт.-сост. Е.А. Воронцова; отв. ред. Д.М. Бондаренко, Д.Н. Маслюженко. – М., 2020. – 702 с.
31. Соколов А.Б. Визуальный поворот в современной историографии и использование изобразительных источников в работе со студентами // Новый образ исторической науки в век глобализации и информатизации. – М.: ИВИ РАН, 2005. – С. 213–228.
32. Трудовая книжка М.П. Кирюхина / Архив автора. – 32 с.
33. Химич В.Л., Преображенский В.Г. О путях эволюционного развития в судостроении // Современные проблемы науки и образования. – № 4. – 2014. – С. 176.
34. Юдин К.А., Коротков Д.С. «In memoriam»: Александр Николаевич Юдин – ученый-энтомолог, педагог, художник и меценат (историко-биографический очерк) // На пути к гражданскому обществу. – № 3 (27). – 2017. – С. 76–87.

© Кирюхин Д.В., 2022.