

В. В. БАЛАБИН

АДМИРАЛ А. П. ШЕРШОВ – КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬ И ИСТОРИК

Статья посвящена многолетней историко-научной деятельности крупного ученого-кораблестроителя и талантливого педагога инженер-вице-адмирала А. П. Шершова. В ней рассмотрены и проанализированы его исследование истории Балтийского судостроительного завода, а также получивший широкую известность фундаментальный труд «История военного кораблестроения с древнейших времен до наших дней» (1940), в котором проведен систематический обзор боевых кораблей и судостроительного производства ведущих морских держав мира на разных этапах исторического развития. Приведены отзывы академика А. Н. Крылова об историко-научной работе А. П. Шершова.

Ключевые слова: А. П. Шершов, история кораблестроения, Балтийский судостроительный завод, Военно-морская академия.



Инженер-вице-адмирал А. П. Шершов

Вопросы истории кораблестроения, а также развития корабельных технических средств и вооружения всегда привлекали внимание офицеров русского флота, особенно инженер-механиков и корабельных инженеров. Несмотря на занятость повседневными служебными делами, они находили время для исследовательской работы с архивными и литературными материалами по этой теме, публиковали историко-научные статьи, вели жаркие споры, выступали с докладами и т. д.

Значительных успехов на этом не основном для себя поприще достиг, в частности, талантливый инженер-кораблестроитель Александр Павлович Шершов, который, как отмечал академик А. Н. Крылов, считал,

что каждый всесторонне образованный кораблестроитель и военный моряк должен знать не только общую историю, но и историю флота и военно-морского строительства на фоне [...] основных моментов производства и общественных отношений,

которые вызвали совершенствование и перемены в областях их специальности¹.

А. П. Шершов родился в Варшаве 7 августа (26 июля) 1874 г. в семье армейского офицера. Окончив местное реальное училище, весной 1891 г. он приезжает в Петербург для продолжения образования, не имея еще четкого представления о своей будущей профессии. Сильное впечатление на шестнадцатилетнего подростка произвел величественный вид огромных броненосных кораблей, стоявших на Неве. Как потом оказалось, именно это в значительной степени предопределило его дальнейшую судьбу: он решает непременно выучиться на кораблестроителя и после блестяще выдержанных конкурсных экзаменов зачисляется воспитанником на кораблестроительное отделение Технического (до 1872 г. Инженерного) училища Морского ведомства.

Размещавшееся в то время в Кронштадте, училище относилось к разряду высших специальных учебных заведений России с четырехлетним сроком обучения. Его учебные программы предусматривали широкий круг теоретических дисциплин, которые воспитанник Шершов охотно и успешно осваивал, аккуратно посещая и конспектируя лекции высококвалифицированных преподавателей. Но, пожалуй, больше всего его привлекала и запомнилась на всю жизнь производственная практика на Балтийском судостроительном заводе в Петербурге. Он регулярно бывал в кораблестроительной и чертежной мастерских, в цехах и на разметочном плазе², внимательно присматриваясь к работе корабелов. Но чаще всего любознательного юношу можно было видеть на заводских стапелях, на одном из которых тогда строился крупнейший на тот момент в мире броненосный крейсер 1 ранга «Рюрик» водоизмещением около 17 тыс. т, а на другом – головной в серии броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков». Именно здесь будущий кораблестроитель впервые встретился и познакомился с создателями этих замечательных кораблей: руководителем проекта «Рюрика» Н. Е. Кутейниковым, который, по отзыву Н. Е. Крылова, был «самым образованным кораблестроительным инженером на нашем флоте»³, строителем Н. Е. Титовым и наблюдающим за постройкой кораблей Н. В. Долгоруковым. Все трое были выпускниками Инженерного училища Морского ведомства (впоследствии генерал-лейтенантами Корпуса корабельных инженеров), первоклассными специалистами, ставшими, по сути дела, для Шершова первыми учителями и наставниками.

Находясь на практике и постигая основы судостроительного производства, он одновременно всерьез заинтересовался историей Балтийского завода, являвшегося одним из крупнейших предприятий отрасли. Основанный в мае 1856 г. инженер-механиком М. Л. Макферсоном совместно с предпринимателем М. Карром как частный «Балтийский литейный, механический и строи-

¹ Шершов А. П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. М.; Л.: Госвоенмориздат, 1940. С. 5.

² Плаз – специализированный участок корпусного цеха с гладким полом для графического построения отдельных частей корпуса корабля в масштабе 1 : 1, 1 : 5, 1 : 10, а также для выполнения разметочных работ на листах обшивки.

³ Мельников Р. М. «Рюрик» был первым. Л., 1989. С. 235.

тельный завод», он предназначался для производства железных пароходов и судовых механизмов. В 1862 г. здесь был построен первый в России металлический корабль – броненосная канонерская лодка «Опыт», в 1866 г. – первая отечественная подводная лодка с механическим двигателем, спроектированная конструктором И. Ф. Александровским. В 1893 г., когда Шершов приступил к производственной практике, Балтийский завод перешел в собственность Морского ведомства и специализировался, главным образом, на выполнении военных заказов. Помимо строительства крупных надводных кораблей, балтийцы освоили прокат корпусной, броневой и котельной листовой стали, в механических цехах был налажен выпуск паровых машин, турбин, судовых механизмов, устройств и арматуры. Заводские мастера, техники и инженеры отличались высоким профессионализмом.

Примерно в это же время Морское ведомство приняло инициативное решение издать ряд брошюр по истории различных судостроительных предприятий России. За подготовку брошюры по истории Балтийского завода взялся недавно назначенный новым управляющим теперь уже казенного завода опытный кораблестроитель, инженер-механик флота по образованию, Саверий Ксаверьевич Ратник. Ему было хорошо известно об увлечении практиканта Шершова заводской исторической тематикой. И однажды, закончив написание своей брошюры, С. К. Ратник предложил молодому исследователю попробовать дополнить и доработать ее, на что тот охотно согласился.

В 1895 г. гардемарин Шершов первым по списку оканчивает Техническое училище и, получив квалификацию корабельного инженера, зачисляется младшим помощником судостроителя в Новое Адмиралтейство в Петербурге. Первые шаги на новом месте службы были связаны с закладкой и постройкой третьего по счету серийного броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин» – однотипного с «Адмиралом Ушаковым», на котором еще совсем недавно Шершов проходил производственную практику. Хорошо зная устройство нового корабля, он сравнительно быстро вошел в курс дела и стал активно помогать строителю броненосца корабельному инженеру Д. В. Скворцову в выполнении проектных расчетов, разработке чертежей, организации работ на стапеле.

Упомянутая выше брошюра Ратника «Исторический очерк существования и деятельности Балтийского судостроительного завода» вышла в свет в 1896 г. Ее содержание, больше похожее на длинный развернутый перечень построенных заводом судов и изготовленных механизмов, разочаровало Шершова. Он полагал, «что подобный труд только тогда может быть назван историей завода, если в нем будет отражена всесторонняя деятельность рабочего коллектива»⁴. В связи с этим молодой инженер-кораблестроитель решил не вносить никаких изменений и дополнений в этот очерк, а написать заново свое собственное исследование истории Балтийского судостроительного завода. Начал он с поиска и подбора необходимых для работы материалов. С этой целью Шершов неоднократно встречался с сыном основателя завода Макферсоном-младшим, инженером-механиком по профессии, не без труда

⁴ Плясунов В. И. Балтийский судостроительный завод на Неве // Судостроение. 1966. № 9. С. 65.

разыскал еще оставшихся в живых работников, на глазах которых зарождалось предприятие и строились первые пароходы. Некоторые из ветеранов Балтийского завода впоследствии вспоминали, что им

доводилось неоднократно видеть молодого мичмана Шершова, который с блокнотом в руках появлялся в разных уголках завода, подолгу расспрашивая мастеровых. Он бывал не только на стапелях и в мастерских. Его часто встречали шагающим по непролазной грязи Гавани. Здесь Шершов записывал рассказы очевидцев⁵.

Много нужных сведений он обнаружил также в архивных документах и литературных источниках. Вся эта кропотливая подготовительная работа отнимала у вечно занятого по службе Шершова очень много времени и поэтому продвигалась довольно медленно.

В 1898 г., окончив по первому разряду кораблестроительное отделение Николаевской Морской академии, Шершов к своему удовольствию вернулся на Балтийский завод. Одно время он занимался решением новых для себя инженерных задач, связанных с постройкой первой боевой подводной лодки русского флота «Дельфин». А позже принимал непосредственное участие в строительстве крупных надводных кораблей.

В 1905 г. его переводят на ответственную должность в Морской технический комитет, где он участвует в разработке тактико-технических заданий и проектов всех боевых кораблей русского флота, строившихся по довоенным программам. Кроме того, по рекомендации Крылова Александр Павлович начал читать лекции в Морском корпусе, а затем на кораблестроительном отделении Петербургского политехнического института. Он также состоял членом Комитета библиотеки Морского ведомства по судостроению, являлся постоянным сотрудником «Военной энциклопедии». Благодаря удивительной работоспособности и целеустремленности Шершову удавалось успешно сочетать свою служебную и педагогическую деятельность с научно-исследовательской работой в области теории, практики и истории кораблестроения, судовой техники, вооружений и технологии постройки кораблей.

К отмечавшемуся в 1906 г. 50-летию Балтийского завода Морское министерство поручило подполковнику Корпуса корабельных инженеров А. П. Шершову подготовить обстоятельный доклад о деятельности этого хорошо знакомого ему судостроительного предприятия за период с 1856 по 1906 г. В распоряжении Александра Павловича имелись накопленные им обширные материалы по истории Балтийского завода, к тому же он сам являлся очевидцем и участником многих знаменательных заводских событий на рубеже XIX–XX вв. Поэтому написание доклада не вызвало особых затруднений.

В конце 1907 г. Шершов представил в Морское министерство рукопись своего труда, насчитывавшую несколько сот страниц машинописного текста. В ней автор предпринял попытку показать и объяснить наиболее характерные изменения в управлении заводом, цеховых производственных операциях, организации труда, а также номенклатуре и технологии постройки кораблей

⁵ Плясунов. Балтийский судостроительный... С. 65–66.

и изготовлении судового оборудования, наблюдавшиеся на протяжении полувековой истории предприятия. Помимо чисто технических вопросов, в рукописи значительное место отводилось трудовой деятельности многотысячного коллектива «балтийцев», т. е. социальному аспекту истории завода. Вот он-то, этот самый аспект, прежде всего и не понравился немцу по происхождению генерал-майору фон Шпиндлеру, назначенному Морским министерством не столько главным редактором, сколько главным цензором рукописи Шершова. «Рекомендую вам, подполковник, из рукописи выбросить мужиков и все прочее. Оставьте только то, что действительно касается жизни завода»⁶, – поучал высококородный чиновник автора. Примерно на той же самой социальной почве Шпиндлер подверг выхолащиванию другую рукопись Шершова, посвященную истории Адмиралтейского и Ново-адмиралтейского заводов. Несмотря на пристрастное «редактирование», оба труда Шершова, правда, в сильно урезанном виде, в 1908 г. были опубликованы в специальном издании Морского министерства, приуроченном к XI Международному судоходному конгрессу, и до сих пор не потеряли своей исторической ценности. Кораблестроитель Шершов по праву считается первым историком Балтийского завода.

В дореволюционное время им были написаны и выпущены в свет еще несколько научных работ и учебников по отдельным проблемам теоретических и прикладных основ кораблестроения. В том числе «Устройство и теория корабля» (1906), «Военное судостроение на казенных верфях в Санкт-Петербурге» (1908), «Практика кораблестроения. Устройство, проектирование, постройка и ремонт современных военных и коммерческих судов» (Ч. 1–2, 1912) и др. В них автор часто обращается к историческим примерам и аналогиям, позволяющим лучше уяснить причины возникновения и пути решения отдельных проблем кораблестроительного производства начала XX в. В результате читатель приобретает не только знания в области науки и практики отечественного и зарубежного кораблестроения, но и приобщается к его истории. Другими словами, Александр Павлович был не только исследователем, но и активным пропагандистом истории кораблестроения.

В 1912 г. Шершов переходит в Главное управление кораблестроения и назначается наблюдающим за достройкой линейных кораблей «Гангут» и «Полтава». В 1916 г. его командируют в Англию для наблюдения за постройкой мощного ледокола «Святогор» (ныне знаменитый корабль-мемориал «Красин» в Санкт-Петербурге), строившегося по заказу Морского министерства России. Позже на борту этого ледокола Шершов возвратился на Родину и вскоре «за отличие по службе» был произведен в генерал-майоры Корпуса корабельных инженеров.

После Октябрьской революции 1917 г. и установления советской власти он продолжал трудиться в органах кораблестроения Морских сил Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА), занимаясь техническими вопросами восстановления флота. Мало кто знает, что в июне 1922 г. Шершова уволили со службы, репрессировали и под конвоем сослали в Орловскую губернию⁷. Правда, уже в марте 1924 г. его восстановили в кадрах флота и назначили на

⁶ Там же. С. 66.

⁷ Памяти судостроителей – жертв репрессий. Краткий справочник. Вып. 1. Л., 1990. С. 49.

ответственную должность председателя Ленинградской комиссии по наблюдению за постройкой и ремонтом военных кораблей.

В начале 1930 г. Шершова как всесторонне образованного, авторитетного и опытного ученого-кораблестроителя, к тому же имевшего большой стаж педагогической работы, перевели на службу в Военно-морскую академию, где он возглавил факультет военного кораблестроения и одновременно начал читать курс лекций по корабельной архитектуре и проектированию корабля. Кроме того, Александр Павлович серьезно готовился к написанию историко-научного труда об отечественных и иностранных военных кораблях и развитии кораблестроения в целом, идею которого он вынашивал в течение многих лет.

Следует отметить, что к этому времени за исключением двухтомного труда морского офицера Н. П. Боголюбова «История корабля. Общедоступное изложение судостроения и судоходства у всех прибрежных народов от древнейших времен до наших включительно», изданного в 1879 г. в Москве, других фундаментальных работ по истории мирового военного кораблестроения на русском языке не было. Написанная со знанием дела, живо и увлекательно, книга Н. П. Боголюбова пользовалась большой популярностью среди офицеров, особенно корабельных инженеров и инженер-механиков русского флота. Но с момента выхода ее в свет прошло уже более полувека. За этот период мировое судостроительное производство сделало заметный качественный скачок в своем историческом развитии. На флотах появились новые классы и типы боевых кораблей (например, миноносцы, подводные лодки, торпедные катера и др.). На смену парусу, гребным колесам и паровым машинам пришли более совершенные паротурбинные, дизельные и дизель-электрические судовые энергоустановки с гребными винтами. Корабли и суда начали оснащаться гирокомпасами, радиолокационными и гидроакустическими комплексами, радиотехническими средствами наблюдения и связи. Существенный прогресс наблюдался в организации и технологии строительства кораблей. В частности, были построены первые цельносварные суда, внедрялись блочные и секционные методы сборки кораблей и т. д. Эти и другие факты и события, составлявшие в совокупности материально-техническую базу новейшей истории кораблестроения в России и за рубежом, требовали обобщения, систематизации и детального анализа, т. е. серьезного историко-научного исследования. В конце 1930-х гг. одним из первых в Военно-морском флоте за решение этой весьма актуальной, но трудной задачи взялся Шершов, к тому времени профессор Военно-морской академии.

Осенью 1940 г. Государственное военно-морское издательство в Ленинграде выпустило в свет его фундаментальный труд «История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней», в котором, по определению автора, «в пределах намеченной целеустановки и объема книги проведен систематический обзор» боевых кораблей и судостроительного производства ведущих морских держав мира на разных этапах исторического развития. В предисловии, написанном академиком Крыловым, в частности, отмечалось:

При написании настоящей работы проф. Шершовым затрачен огромный труд, в особенности если принять во внимание, что «история военного кораблестроения – вопрос совершенно новый, никем систематически не трактованный; в отдельных трудах имеются лишь материалы, относящиеся к той или иной эпохе», как справедливо отметил автор⁸.

В книге Шершова подробно рассказывается об основных технических и технологических путях повышения боевых и эксплуатационных качеств военных кораблей отечественной и иностранной постройки, которые рассматриваются как многофункциональные плавучие конструкции, состоящие из множества отдельных взаимосвязанных элементов. При этом автор вполне обоснованно учел производственные возможности и национальные особенности судостроения, начиная с древних времен. Кроме того, поскольку военное кораблестроение

связано с процессом развития общественных отношений, с историей морских войн, влиявших на изучение боевых качеств кораблей, и с развитием военно-морского оружия, то попутно затрагиваются и эти вопросы в целях более целостного охвата поставленной задачи⁹, – указывает профессор А. П. Шершов.

Значительная часть книги посвящена особенностям и закономерностям развития мирового военного кораблестроения второй половины XIX в. – кануна Первой мировой войны, которые, по мнению Шершова, были еще недостаточно полно исследованы в русской военно-морской исторической литературе. А между тем именно в этот период в судостроении ряда стран произошли серьезные качественные изменения, позволившие резко улучшить тактико-технические характеристики боевых кораблей разных классов, построенных по новым проектам. Успехи в военном кораблестроении автор справедливо увязывает с достижениями в области металлургии, машиностроения, энергетики, электротехники и других смежных областях промышленности. В связи с этим большой интерес представляют приведенные в книге сведения об истории создания и появления на кораблях паросиловых и дизельных энергоустановок, стальных корпусов и броневых плит, судового электрооборудования, навигационных комплексов и других технических новшеств. Рассказывая о кораблях и судовой технике, автор, как правило, не забывает упомянуть о деятельности целой плеяды талантливых ученых, изобретателей и строителей, оставивших заметный след в истории русского и иностранного военного кораблестроения.

Большое внимание в книге уделено анализу стимулирующего влияния опыта морских операций на развитие военного кораблестроения и внедрение в практику новых методов усовершенствования конструкции боевых кораблей постройки разных лет. Свои соображения и выводы автор наглядно поясняет многочисленными историческими примерами.

⁸ Шершов. История военного кораблестроения... С. 5.

⁹ Там же. С. 7.

Специальная глава отведена истории военного кораблестроения в дореволюционной России, в которой рассмотрены принципиальные отличия как в конструкции, техническом оснащении и вооружении боевых кораблей русского флота, так и в организации их строительства на отечественных судостроительных верфях. Очень кратко (в пределах одного параграфа) изложены основные направления развития военного кораблестроения в Советском Союзе, который накануне Второй мировой войны приступил к строительству большого океанского флота.

Касаясь достоинств книги Шершова «История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней», академик Крылов отметил «краткое, ясное и чисто деловое» изложение материала,

основанное на изучении доступной литературы предмета, причем в эту литературу вошли многие весьма редкие сочинения, имеющиеся лишь в главных государственных библиотеках СССР. Вошло также многое, содержащееся лишь в архивных документах. На основании даже [...] беглого обзора можно прийти к вполне определенному заключению, что труд проф. А. П. Шершова представляет ценнейший и полезнейший вклад в нашу кораблестроительную литературу и столь современный теперь, когда приступлено к осуществлению развития нашего Военно-Морского флота, и недаром заключительный параграф сочинения А. П. Шершова имеет заглавие: «Перспективы дальнейшего развития военного кораблестроения»¹⁰.

К этому следует еще добавить, что помимо всего прочего, книга Шершова является прекрасным справочно-информационным источником. В ней содержатся основные сведения о судостроительных заводах и верфях России, Европы и Америки, а также тактико-технических элементах, оснащении и участии в боевых действиях на море многих надводных кораблей и подводных лодок русского флота, построенных до 1914 г., и иностранных флотов, вступивших в строй до 1939 г., включительно.

На протяжении многих лет «История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней» Шершова была в нашей стране одним из основополагающих научных трудов в своей области. Она широко использовалась специалистами судостроительной промышленности и Военно-морского флота как в исследовательских, так и в учебных целях. Книга не утратила своей привлекательности и в наши дни, т. е. спустя более чем полвека с момента ее публикации.

После окончания Великой Отечественной войны возвратившийся из эвакуации в Ленинград Шершов продолжал плодотворно заниматься педагогической и научно-исследовательской деятельностью в Военно-морской академии. Об этом, в частности, свидетельствует его новая книга «К истории военного кораблестроения», выпущенная в свет в 1952 г. издательством Военно-морского министерства СССР. Она охватывала несколько самостоятельных периодов в развитии военных кораблей и мирового судостроительного производства, начиная с их зарождения и кончая Первой мировой войной. Причем автор считал, что

¹⁰ Там же. С. 6.

исследование развития военного кораблестроения в капиталистических государствах после первой империалистической войны и в последующее время, а также исследование развития советского военного кораблестроения, представляющего кораблестроение нового социалистического общества, составляет предмет специальных научных исследований и обобщений¹¹.

Внешне, по архитектонике, содержанию и историческим границам обсуждения проблем, новая книга во многом была похожа на предыдущий труд Шершова «История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней». Однако по своей смысловой ориентации и трактовке некоторых фактов и событий она имела существенные отличия.

Следует учесть, что в тот период, когда Шершов работал над книгой «К истории военного кораблестроения», в стране в соответствии с установками ЦК ВКП(б) – КПСС развернулась острая борьба с «низкопоклонством и космополитизмом» в науке и технике. Например, в Военно-морской академии

в конце 40-х годов практически прекратили изучать богатейший опыт иностранных флотов, так как было официально рекомендовано подтверждать те или иные теоретические положения только примерами из опыта боевой деятельности нашего флота. В эти годы были приняты «решительные меры по очищению академической библиотеки от идеологически вредной и устаревшей литературы и лекций». В результате ценнейшие исторические материалы были уничтожены навсегда¹².

Многие флотские ученые подвергались необоснованной критике, гонениям и репрессиям. Например, в 1947 г. был арестован один из ведущих преподавателей Военно-морской академии, ученик Крылова, известный ученый-кораблестроитель И. Г. Ханович.

Очевидно, что тревожная и гнетущая обстановка, сложившаяся в академии в связи с борьбой с «низкопоклонством и космополитизмом», в какой-то степени оказала влияние и на Шершова, который, как автор нового научного труда по истории военного кораблестроения,

ставил перед собой задачу показать совершенно самостоятельные пути развития русского кораблестроения и его передовой характер, приоритет русских отечественных кораблестроителей и русской научной мысли в области судостроения¹³.

При написании в 1940 г. своего первого фундаментального труда по истории мирового военного кораблестроения Александр Павлович такой задачи перед собой не ставил, хотя, касаясь разработки вопросов кораблестроительной науки, справедливо отмечал, что «в этом деле русская научно-исследовательская и техническая мысль внесла много нового и своеобразного». В то же

¹¹ Шершов А. П. К истории военного кораблестроения. М., 1952. С. 4.

¹² Военно-морская академия (краткая история) / Гл. ред. В. Н. Поникаровский. Л., 1991. С. 161.

¹³ Шершов. К истории военного кораблестроения... С. 3.

время он не скрывал, что «ход развития русского военного кораблестроения в отношении выработки типов кораблей, за немногими исключениями, зависел от английских и французских образцов»¹⁴ и беспристрастно описал и по достоинству оценил вклад как русских, так и зарубежных ученых, инженеров и конструкторов в теорию и практику мирового военного кораблестроения на разных этапах его исторического развития.

Теперь же, в 1952 г., акценты в книге Шершова «К истории военного кораблестроения» сильно сместились. В стремлении показать, «что нашей Родине принадлежит бесспорный приоритет по ряду важнейших общенаучных и чисто технических проблем кораблестроения»¹⁵, с ее страниц, за редким исключением, бесследно исчезли имена многих выдающихся иностранцев, например, великих ученых Б. Паскаля, Ж. Лагранжа, и Г. Лейбница; английского кораблестроителя Ф. Петта, впервые построившего прототип современного линейного корабля; его соотечественника корабельного инженера Э. Д. Рида, создателя известной диаграммы для определения устойчивости корабля при больших углах крена; шведа Ф. Х. Чапмена, предложившего прогрессивный метод постройки судов; конструктора подводных лодок и первого в мире работоспособного колесного парохода знаменитого американца Р. Фултона; англичанина Т. Ньюкомена, чья паровая машина впервые была приспособлена для применения на судне, и еще многих не менее именитых зарубежных специалистов, оставивших заметный след в истории создания военных кораблей, судовой техники и морского оружия.

Сейчас трудно установить, сделано ли это было с согласия автора книги или нет. Судя по всему, нет, поскольку соблюдавший всю жизнь строгие нравственные правила Александр Павлович всегда отстаивал чистоту и научную объективность историко-технических исследований. В то же время нельзя забывать о строжайшей идеологической цензуре 1950-х гг., когда, не считаясь с разумными профессиональными доводами авторов, рукописи их книг без всяких согласований перекраивались в соответствии с указаниями ЦК ВКП(б) – КПСС. В 1907 г. Шершову уже приходилось сталкиваться с подобной ситуацией при «редактировании» его рукописей генералом фон Шпиндлером.

В 1956 г. Шершова ввели в состав редакционной коллегии, созданной для подготовки печатного издания по истории Балтийского завода, отмечавшего свой 100-летний юбилей. Старейший ученый-кораблестроитель, которому шел 82-й год, передал тогда «балтийцам» уникальный по содержанию материал со своими воспоминаниями, вошедшими затем в летопись этого крупнейшего в судостроительной отрасли Советского Союза предприятия, открывшего эпоху атомного судостроения.

7 мая 1958 г. заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор технических наук, профессор Военно-Морской академии, инженер – вице-адмирал А. П. Шершов скончался. Кораблестроитель по образованию и опыту флотской службы, он не был профессиональным историком. Но оставленное Александром Павловичем историко-литературное наследство красноречиво говорит о его большом таланте как замечательного историка военного кораблестроения.

¹⁴ Шершов. История военного кораблестроения... С. 262.

¹⁵ Шершов. К истории военного кораблестроения... С. 347.