170 ЛЕТ КРАСНОЕ СОРМОВО

1849-2019

КОРАБЕЛЫ ВОЛЬНОЙ РЕКИ

ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

КОРАБЕЛЫ ВОЛЬНОЙ РЕКИ

1849–2019

ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

170 ЛЕТ КРАСНОЕ СОРМОВО

Нижний Новгород

2019

УДК 629.12(092)
ББК Т3(2)0-24 + Т3(2Р-НН)м8
К 66

Руководители проекта
Роман Голубин, Сергей Леонов

Адаптация текстов и научная редакция
Алексей Гордин, Артем Маслов

Дизайн издания
Елена Емельянова

Авторы-составители
Роман Голубин, Алексей Гордин, Елена Емельянова
Геннадий Илескин, Татьяна Корягина, Сергей Леонов
Артем Маслов, Светлана Пожарская, Маргарита Финюкова

Корабелы вольной реки: к 170-летию Завода «Красное Сормово» / [авт.-сост. Р. В. Голубин и др.;
научн. ред.: А. А. Гордин, А. Н. Маслов]. — Нижний Новгород: ЗАО «Нижегородская Радиолаборатория»,
2019. — 216 с.

ISBN 978-5-91326-521-0

В рамках юбилейного издания представлены основные вехи истории завода «Красное Сормово» — старейшего промышленного предприятия Нижнего Новгорода (осн. в 1849 г.), одного из ведущих центров российского судостроения. Впервые публикуется ряд архивных документов и фотографий, отражающих особенности заводского быта во вт. пол. XIX — XX вв., разнообразие промышленной продукции, роль Сормовского завода в жизни страны и региона.
Для широкого круга читателей.

УДК 629.12(092)
ББК Т3(2)0-24 + Т3(2Р-НН)м8

© ПАО Завод «Красное Сормово», 2019
© Коллектив авторов, 2019

Завод «Красное Сормово» — один из крупнейших российских судостроительных заводов, основанный в 1849 г.

Яркая и богатая событиями история нашего предприятия создавалась руками сотен тысяч людей на протяжении разных эпох и периодов развития отечественной промышленности. За 170 лет своего существования «Красное Сормово» показало себя настоящим заводом-универсалом. Этим могут гордиться лишь единицы предприятий по всему миру. Сормовичи всегда стояли в авангарде отечественной промышленности: в арсенале предприятия в разные эпохи была уникальная для своего времени продукция — от первых отечественных пароходов до атомных подводных лодок.

Сормовичами построено около 2000 судов гражданского флота, в том числе 105 пассажирских судов — пароходов, теплоходов и дизель-электроходов. Более 300 подводных лодок, включая 26 атомных, и спасательных аппаратов построено и модернизировано на «Красном Сормове» за 75 лет.

Наш бесценный опыт в строительстве судов позволяет предприятию уверенно сохранять статус одной из ведущих гражданских верфей на протяжении долгих лет. Это подтверждается планомерным строительством судов проектов разной степени сложности. Сормовские танкеры и сухогрузы неоднократно входили в Список значительных судов года по версии британского Королевского общества корабельных инженеров.

Заводчане не раз доказали, что «Красное Сормово» является флагманом отрасли и готово успешно решать самые амбициозные задачи по обновлению флота страны.

С уважением, Михаил Першин

Першин Михаил Николаевич
Генеральный директор
ПАО «Завод «Красное Сормово»

НОВАЯ КНИГА О ЗАВОДЕ «КРАСНОЕ СОРМОВО» И СОРМОВИЧАХ: НЕВОЛЬНОЕ ПРЕДИСЛОВИЕ

4

Заводу «Красное Сормово» исполняется 170 лет. Немногие промышленные предприятия в России могут гордиться столь солидной историей. Совсем невелико число заводов, которые сравнились бы с «Красным Сормовом» в плане разнообразия продукции или в скорости освоения новых технологий. Появившись на свет в качестве машинной фабрики и ассоциированного с ней «буксирного и завозного пароходства», Сормовский завод уже к началу XX в. стал реальным промышленным гигантом, который производил корабли, паровозы, железнодорожные вагоны, трамваи, мостовые сооружения, буровое оборудование… По правде сказать, поздравляя коллектив предприятия с нынешним юбилеем, сложно удержаться от упоминания юбилеев грядущих: только на 2020 г. приходится, как минимум, четыре круглые даты — 150-летие первой в России мартеновской печи (1870), 100-летие первого советского танка (1920), 90-летие закладки первой в истории завода подводной лодки (1930), 50-летие первой отечественной серии спасательных и рабочих подводных аппаратов (1970). На протяжении долгого времени «Красное Сормово» олицетворяло колоссальные успехи технического прогресса в нашей стране.

Универсальный характер производства — лишь одна из сторон заводской истории. Не менее интересны преображение соседствующих с заводом поселков и деревень, формирование колоритного городского пространства, которое, казалось бы, сплошь и рядом сочетает следы вполне традиционного быта с масштабными стройками советского и постсоветского периодов. Если для других территорий города давно подобраны по-своему симпатичные туристические вывески — «купеческий Нижний», «социалистический Автозавод» и т.д., — то обобщенный, «лубочный» образ Сормова вряд ли возможен: оно остается и революционным и мещанским, и современным и пропитанным духом старины… Сормово остается живым. При этом несомненно, что средоточием местных достижений и достопримечательностей любой коренной сормович назовет именно завод «Красное Сормово».

Сормовское заводское прошлое весьма многогранно. Оно не раз попадало в фокус специальных научных исследований, посвященных истории нижегородского / горьковского пролетариата, мировой и отечественной промышленности, трудовому подвигу горьковчан в годы Великой Отечественной войны. Среди книг, подробно осветивших историю Сормовского завода с момента его основания, нельзя не отметить коллективную монографию под редакцией В. П. Фадеева (1969)[1] и масштабный труд «“Красное Сормово”: завод и люди» (2006)[2] — наиболее полную летопись индустриальных свершений за полуторавековой период. Отдельного внимания заслуживает проект «История завода “Красное Сормово” в воспоминаниях ветеранов», реализуемый с 2004 г. и вобравший в себя бесценные свидетельства сормовичей о работе предприятия в XX столетии.

Конкретные аспекты жизни завода представлены в многочисленных краеведческих очерках[3], в публикациях газеты «Красный Сормович» (существующей более девяноста лет!), а с недавних пор — и в онлайн-сообществах популярных социальных сетей. Виртуальные коллекции текстов и фотографий существенно облегчают знакомство широкой аудитории с малоизвестными страницами сормовской истории, но далеко не всегда обеспечивают ее целостное понимание, — в этой связи главным «сборочным цехом» исторической памяти заводчан по-прежнему выступает Музей истории завода «Красное Сормово», фонды которого содержат множество уникальных документов и артефактов.

---

[1] История Красного Сормова / науч. ред. В. П. Фадеев. — М.: Мысль, 1969. — 495 с.
[2] «Красное Сормово»: завод и люди / авт.-сост. Г. А. Илескин, Ю. К. Меньшиков, А. А. Постнов. — Н. Новгород: Кварц, 2006. — 696 с.
[3] Часть из них представлена на интернет-сайте Централизованной библиотечной системы Сормовского района г. Н. Новгорода.

Здание заводской конторы
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Здание заводоуправления
Дата съемки: 2019 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Предлагая вашему вниманию новую книгу о прошлом и настоящем «Красного Сормова», авторский коллектив не ставит целью обобщение всего написанного, снятого, сказанного про завод и заводчан с середины XIX в. до наших дней. Главная задача альбома — напомнить читателю об огромном количестве и качественном разнообразии материалов по сормовской истории, о ее неразрывной связи с культурной самобытностью нижегородской земли, с уникальным отечественным опытом индустриализации и промышленного лидерства.

Такой перспективой определены содержание и структура издания. Три раздела альбома задумывались как своеобразные ответвления музейной экспозиции и призваны осветить важнейшие особенности исторического развития завода — роль территории (включая, помимо прочего, и обратное влияние сормовского «локуса» на культурный ландшафт Нижегородчины), новаторский характер технологических решений в самых разных отраслях производства, поистине широкую географию экономических связей и мировую узнаваемость заводской продукции. Надеемся, что соответствующие экскурсы помогут реализации новых историко-мемориальных проектов и сохранению памяти сормовичей о своей малой родине.

Помня про впечатляющий образ завода-универсала, авторы тем не менее предпочли вывести на первый план (и закрепить в названии книги) именно корабельную тему, — из уважения к истокам «сормовского чуда» и с верою в продолжение славных традиций кораблестроения будущими поколениями земляков. Размышляя об исторической миссии нашей страны, одни используют сравнение с просторным домом, другие — с крепостью, третьи — с мастерской или фабрикой. Волжанам же привычнее представлять родную историю на манер долгого водного путешествия — порой непредсказуемого, подчас опасного, но всегда интересного. Благо, и созданием кораблей, и поисками неизведанных пространств мы когда-то рискнули увлечься...

Подготовка альбома была бы невозможна без поддержки руководства ПАО «Завод “Красное Сормово”» (в составе АО «Объединенная судостроительная корпорация») в лице генерального директора М. Н. Першина, заместителя генерального директора по развитию А. В. Булавина. Слова особой благодарности — заводской организации ветеранов и лично Г. А. Илескину, оказавшему неоценимую помощь в отборе визуальных и текстовых источников по истории предприятия.

В основу издания легли материалы, собранные Музеем истории завода «Красное Сормово», а также документы из фондов Государственного общественно-политического архива Нижегородской области (ГОПАНО), Государственного архива аудиовизуальной документации Нижегородской области (ГАРХАДНО). Авторский коллектив выражает признательность руководителю Комитета по делам архивов Нижегородской области Б. М. Пудалову, директору ГОПАНО Э. В. Дееву, директору ГАРХАДНО И. Г. Захарову и сотрудникам этих архивов — М. А. Марченко, Е. С. Косаревой (ГОПАНО), С. А. Вокуевой, Е. В. Кузьмичевой (ГАРХАДНО) — за помощь в работе с фондами.

Авторами-составителями книги, наряду со специалистами Музея истории завода «Красное Сормово», выступили историки Нижегородского государственного университета им. Н. И. Лобачевского (ННГУ) и Нижегородского государственного архитектурно-строительного университета (ННГАСУ). Благодарим руководителей ННГУ и ННГАСУ за содействие проекту и возможность представить его результаты на информационных площадках вузов.

Судокорпусный цех № 2
Дата съемки: 1980-е гг.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Старое здание судокорпусного цеха
Дата съемки: 2019 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Начало строительства завода

1849

Первый в России двухъярусный пароход **«Переворот»**

1871

Первая в России двухколенчатая паровая машина с трехкратным расширением пара

1888

Первый в мире нефтеналивной теплоход **«Вандал»**

1903

Запуск производства трамвайных вагонов

1906

Национализация завода

1918

Переименование завода в **«Красное Сормово»**

1922

Первый в стране цельносварной буксирный пароход **«Сварщик»**

1933

Награждение завода орденом Трудового Красного Знамени

1939

Награждение завода орденом Ленина

1943

1850

Спуск первых пароходов **«Ласточка»** и **«Астрахань»**

1870

Первая в России мартеновская печь

1872

Учреждение АО «Сормово».

Создание вагоно-строительного производства

1896

Золотая медаль Главного выставочного комитета XVI Всероссийской промышленной и художественной выставки

Право изображения на продукции Государственного герба

1914

Постройка шрапнельного завода, пушечного цеха

1920

Первый советский танк **«Борец за свободу тов. Ленин»**

1930

Первая построенная на Волге подводная лодка **«Щ-304»**

1937

Флотилия судов для канала Москва — Волга

1941

Освоен серийный выпуск танков Т-34

Награждение завода орденом Отечественной войны I степени

1945

Первые дизель-электрические ледоколы **«Волга» и «Дон»**

1950

Первый в мире пассажирский теплоход на подводных крыльях **«Ракета»**

1957

Первый в СССР катер на воздушной подушке **«Радуга»**

1963

Награждение завода орденом Октябрьской Революции

1970

Образование производственного объединения **«Завод «Красное Сормово»**

1988

Серийный выпуск подводных аппаратов нового поколения

1996

Завод вошел в состав ОМЗ (Объединенные машиностроительные заводы)

2000

Создание АО «Объединенная судостроительная корпорация», в структуру, которого вошел «Завод «Красное Сормово»

2007

Заложен круизный лайнер нового поколения

2017

1949

Награждение завода орденом Ленина. Столетний юбилей завода

1955

Первая в стране промышленная установка непрерывной разливки стали (УНРС)

1961

Самый крупный в мире 300-местный речной теплоход на подводных крыльях **«Спутник»**

1962

Первый в мире спасательный управляемы подводный снаряд (УПС)

1967

Первая в мире АПЛ, с крылатыми ракетами с подводным стартом

1984

Первая на заводе АПЛ в титановом корпусе **«Барракуда»**, бесшумная ДПЛ **«Варшавянка»**

1993

Самая малошумная лодка ВМФ СССР АПЛ **«Кондор»**

2007

Серия танкеров типа «Новая Армада» пр. RST22 с повышенным экологическим классом РС «ЭКОПроект»

2011

Начало строительства танкеров серии RST27

2014

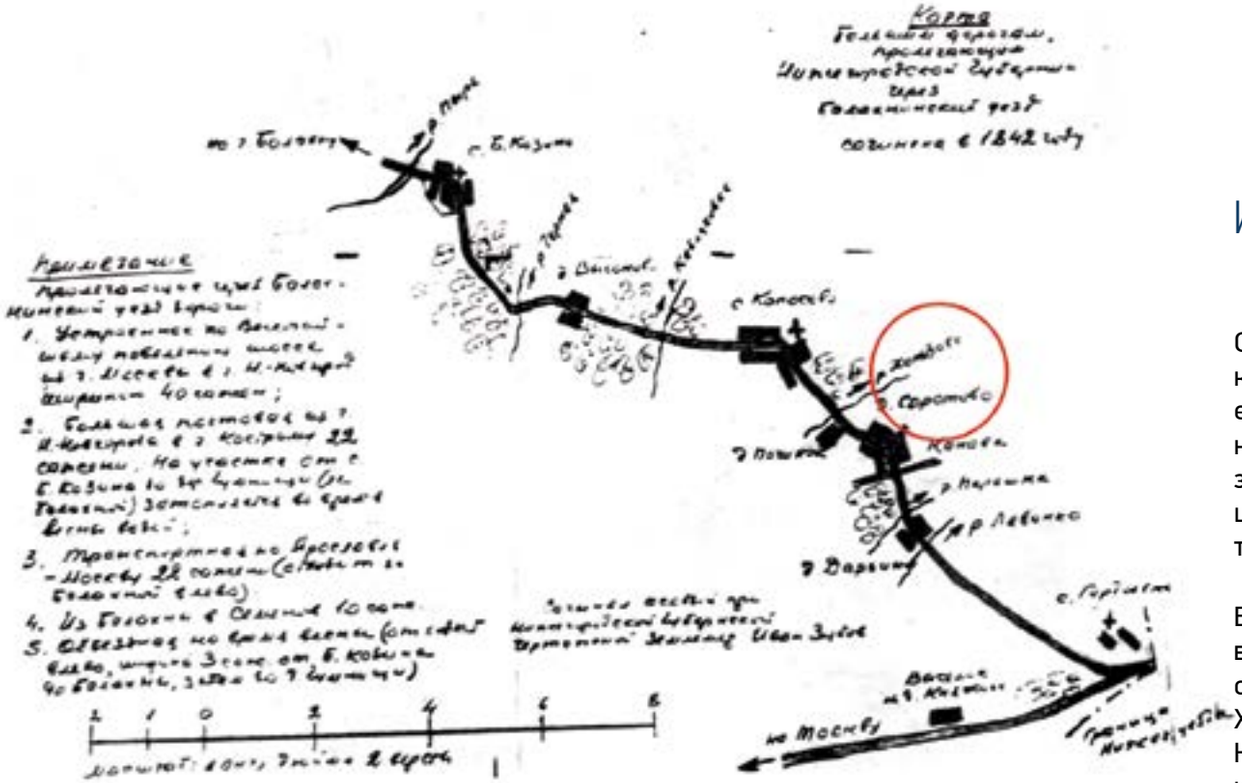
Строительство дноуглубительных судов нового поколения для морских портов

ИСТОРИЯ С ГЕОГРАФИЕЙ

Из сочинения Энтони Дженкинсона «Путешествие в Среднюю Азию» (1558 г.):

«... Мы доехали 11 мая до другого славного города и замка, называемого Нижний Новгород, расположенного при впадении (...) реки Оки в знаменитую реку Волгу (...). От Рязани до Нижнего Новгорода по обеим берегам реки Оки собирается наибольшее количество воска и меда во всей русской земле. Мы оставались в Нижнем Новгороде до 19 мая, ожидая прибытия начальника, посланного царем править Астраханью. Когда он приехал под его начальством соединилось до 500 больших судов, частью нагруженных съестными и военными припасами и солдатами, частью же товарами, мы все отбыли из Нижнего Новгорода 19 мая».

Вид на Стрелку от Ивановских ворот кремля
Дата съемки: 1890 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород
Автор: А. Карелин



Сормовский завод был основан на территории одного из наиболее ранних хозяйственных центров Нижегородского края. Издавна жители селений, располагавшихся в «треугольнике», образованном слиянием рек Волги и Оки, занимались не только земледелием и бортничеством, но и кузнечным ремеслом и металлообработкой. Небольшие реки и озера были богаты железной рудой, а леса обеспечивали «кузни» топливом. Отжиг поднятой со дна речки руды производился в печурках-домницах сыродутным способом. Местные умельцы — «шипари» — из поднятой со дна рек руды изготовляли прутовое железо, гвозди, цепи и другую продукцию. Изделия «ковачей» распространялись не только внутри округи, но продавались далеко за ее пределами. Кузнецы всегда пользовались особым почетом, и их работа носила отчасти сакральный характер.

ИЗ ГЛУБИНЫ ВЕКОВ

Селение Сормово, в районе которого возник завод, известно в источниках с XVI в. В древности оно называлось Марьино и впервые упоминается в грамотах царя Ивана Грозного, относящихся к 1540-м гг. Принадлежала деревня бортникам Ондрейке и Луке Шуменевым, которые занимались сбором меда диких пчел. Известно, что Шуменевы платили царю оброк медом в размере двух пудов в год. Предположительно эта территория была покрыта дремучими сосновыми и дубовыми лесами.

В 1542 г. после смерти бортника д. Марьино находилась у его сыновей — Терешки и Назарки. Источники передают интересный эпизод, связанный с конфликтом братьев Шуменевых с соседом — Копосом Хабарищиковым, владевшим деревней Лихарево (впоследствии — Копосово), который самовольно захватил часть земель д. Марьино и поставил там починок (в дальнейшем Починки — еще одно селение, входящее в Сормовскую группу). Братья Шуменевы подали челобитную самому Ивану Грозному. Вскоре последовал ответ — «... Копоса из этого починка выгнать вон».

В 1547 г. деревни Марьино и Починки были пожалованы Иваном Грозным Троице-Сергиеву монастырю. Эти селения принадлежали обители до 1764 г., а потом были переданы Коллегии экономии. В документах и планах генерального межевания 1774 г. название «Марьино» уже не встречается, но присутствуют Сормово и Починки. В 1794 г. в Сормове проживало 686 чел и насчитывалось 94 двора

Позднее название «Сормово» фиксируется примерно с 1857 г. В литературе существуют разные версии его происхождения. Наиболее убедительна гипотеза о связи названия с термином «сорма» — береговое, неглубокое место у реки, удобное для ловли рыбы. Деревня, возникшая на этом месте, стала именоваться «Соромово». Сокращение «Соромова» в «Сормово» было обычным языковым явлением.

Открытки с видами с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Село Сормово
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

НЕ ПРОСТО РЕКА

Особое значение в жизни местного населения играла река. Она была не только «кормилицей», но и главной дорогой, позволявшей попасть в иные земли.

Уже с XIII в. Волга и Ока связывали Нижегородский регион с отдаленными западными и восточными рынками, итальянскими колониями, располагавшимися на берегах Азовского и Черного морей и др. Благодаря Волге наш город приобретает значение крупного судостроительного и судоходного центра. Особую роль Нижний Новгород сыграл в период походов Ивана Грозного на Казань и Астрахань, став военной и материально-технической базой для включения Поволжья в состав Российского государства. После присоединения к России Казанского и Астраханского ханств роль волжского торгового пути резкого усиливается, он превращается в крупный международный тракт, который связывал Каспийский регион (Персию, а через нее Индию и Китай) с Белым морем и странами Европы (прежде всего, с Англией, где была создана Московская кампания, для торговли с Россией и восточными странами). Ежегодно целые флотилии отправлялись на юг по Волге, привозя из Англии в Персию олово, медь, ткани и др. и возвращаясь обратно груженными индийскими пряностями, китайским шелком и др. По Волге шла торговля Московского государства с Персией: правительство, церковь, купцы вели ее, располагая на Волге многочисленными судами, товарными складами. В XVI–XVII вв. наш край был оживленным торговым перекрестком. Волжский водный путь связывал окраины с центром. В Нижнем Новгороде ежегодно собирались все верховые волжские караваны для отправки под охраной вниз по течению, здесь же была главная волжская таможня, сюда, в крупные склады со всех регионов стекались товары для Макарьевского торга.

Вид на ярмарочную сторону и Александро-Невский собор с рейда р. Ока
Дата съемки: 1890 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород
Автор: А. Карелин

«Прибыли в Нижний Новгород 17 сентября в 5 часа по полудни. В Нижнем Новгороде наши купцы предъявили царские грамоты о беспошлинном проезде, и пробыли там около трех часов, чтобы запастись необходимым, и поехали дальше…»

Из сочинения Христофора Бэрроу (1579 г.)

Нижний Новгород. Канавино
Дата съемки: 1890 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород
Автор: А. Карелин

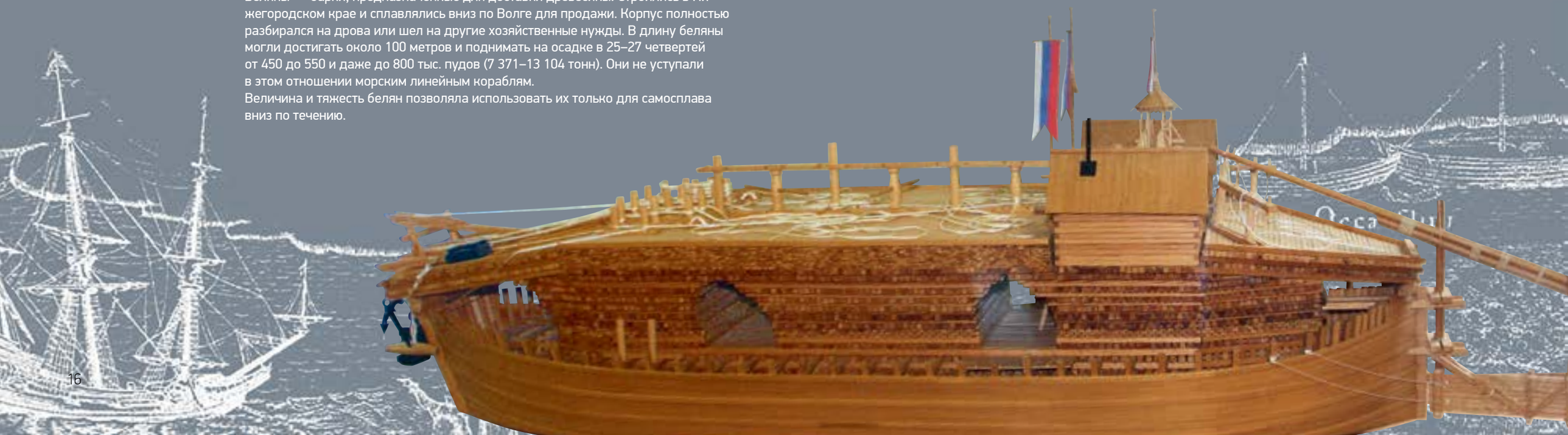
К ИСТОРИИ ВОЛЖСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

С древних времен все Нижегородское Поволжье было крупным центром русского судостроения. В XVII в. здесь насчитывалось значительное количество «судовых рабочих»: «кормщики», «носники», «водоливы», «парусники», «лодейные ярыжки». Первые — «носники», «кормщики», — проводили судно по речному фарватеру, «носник» мерил глубину, «кормщик» управлял рулем. Предположительно в XVI–XVII вв. в Нижнем Новгороде начала складываться отдельная группа судовщиков — промышленных судовладельцев, которые отдавали свои суда внаем для перевозки низовых и ярмарочных грузов или перевозили их сами. Корабли часто использовались для одного рейса и после доставки товара продавалось на слом (ярким примером такого судна служат беляны).

Превращение Волги в один из важнейших торговых путей России привело к появлению судов, использовавшихся в течение нескольких лет (или, как говорили на Волге, «вод»). При отсутствии пилки леса и конопатки судов (которой пока русские мастера не умели делать) все изменения в судостроительстве сводились к усовершенствованию формы судов, прежде всего, в подводной их части для большей ходкости и легкости на воде.

В этом отношении нижегородские судостроители занимали одну из ведущих позиций в Поволжье и были широко известны за его пределами. Поэтому не случайно, что при создании русского военного флота нижегородские специалисты направлялись во все места его постройки, а многие морские суда строились в Нижнем Новгороде. В 1635 г. под руководством голштинских мастеров нижегородцами был построен морской корабль «Фридрих», на котором по Волге отправилось голштинское посольство в Персию с участием известного путешественника Адама Олеария, оставившего прекрасные зарисовки Нижнего Новгорода. Голландский путешественник художник Корнелис де Брюйн, посетивший Нижний Новгород, писал о больших верфях, тянувшихся вдоль реки Оки.

Беляны — барки, предназначенные для доставки древесины. Строились в Нижегородском крае и сплавлялись вниз по Волге для продажи. Корпус полностью разбирался на дрова или шел на другие хозяйственные нужды. В длину беляны могли достигать около 100 метров и поднимать на осадке в 25–27 четвертей от 450 до 550 и даже до 800 тыс. пудов (7 371–13 104 тонн). Они не уступали в этом отношении морским линейным кораблям.
Величина и тяжесть белян позволяла использовать их только для самосплава вниз по течению.



Крупными центрами судостроения в Нижегородском крае была г. Балахна и ее уезд, где почти в каждом селении занимались постройкой судов.

Новый этап развития Волжского речного пути приходится на первую четверть XVIII в. В это период нижегородский край по- прежнему занимал одно из ведущих мест в отечественном судостроении.

В связи с Азовским и Каспийским походом в Нижнем Новгороде дважды бывал Петр I. В Нижегородском крае располагалась «партикулярная верфь», на которой в 20-е гг. XVIII в. работали специалисты, командированные Петром I. В это же время Волга благодаря строительству Вышневолоцкого канала связывалась с Петербургом и Балтикой. После этого значение Нижнего Новгорода как одного из важнейших центров волжской судоходной системы только возрастало. В 1803 г. здесь была введена должность смотрителя «водной коммуникации», так как город — главнейшая пристань всей системы волжского судоходства, пункт разделения судоходства между двумя столицами.

В петровское время была введена строгая регламентация строительства судов, отход от которой карался штрафом и даже каторжными работами. В начале XIX в. закон, напротив, крайне неконкретно, в общих чертах формулировал требования к строительству судов, предоставлялся простор свободной конкуренции.

В правление Петра I в отечественном судостроении произошел переворот в технологии изготовления кораблей. Новые, более совершенные приемы судостроения были усвоены нижегородскими мастерами. На Волге в XVIII в. появились суда разнообразных конструкций, приспособленные для различных перевозок, начиная с мелких лодок и кончая белянами. Лучшими «ходовыми» судами, одинаково плавающими и вниз, и вверх по течению, были расшивы — первые баржи. Они отличались размерами и грузоподъемностью: первые — примерно от 20 000 пудов (327 тонн), позднее — до 45 000 пудов (737 тонн). Значение и популярность расшив были в свое время столь велики, что так назвали все суда, да и сам судовой промысел назывался «расшивным».

В конце XVIII в. Балахна и Работки были крупными центрами строительства расшив, в Нижнем Новгороде производили полубарки, лодки. Владельцы и строители расшив были преимущественно крестьянами Нижегородского края. Кораблестроение на Волге постепенно развернулось в огромный по своим размерам и значению промысел, кормивший миллионы людей.

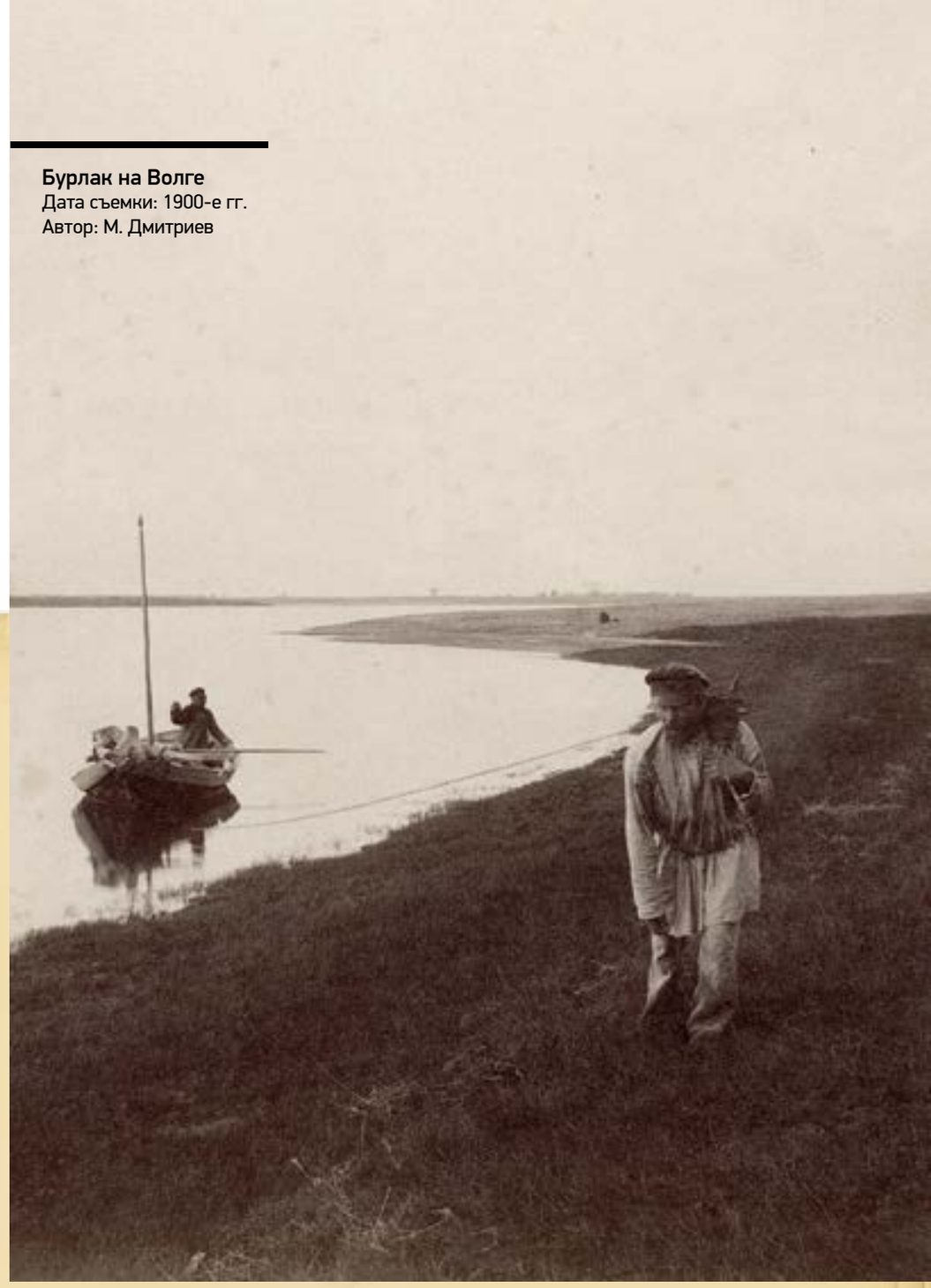
Общий вид города Кинешма. Расшива под парусами
Дата съемки: 1903 г.
Место съемки: Ярославская губерния. Кинешма
Автор: М. Дмитриев

ЖИТЬ НА ВОЛГЕ

Примерно до второй половины XIX в., т.е. до широкого использования пароходов на Волге, крупные грузовые суда, которые уже не могли идти на веслах, при отсутствии попутного ветра приходилось двигать бечевой и мускульной силой. Бурлаки, тянувшие за собой расшивы, стали одним из символов Волги допароходного периода. Тысячи человек, которые собирались со всех концов страны на Волгу, в летний сезон тянули караваны судов, часто работая по нескольку лет на одном и том же корабле. Работа бурлаков начиналась с первыми лучами солнца и продолжалась до позднего вечера. Это был исключительно тяжелый труд.

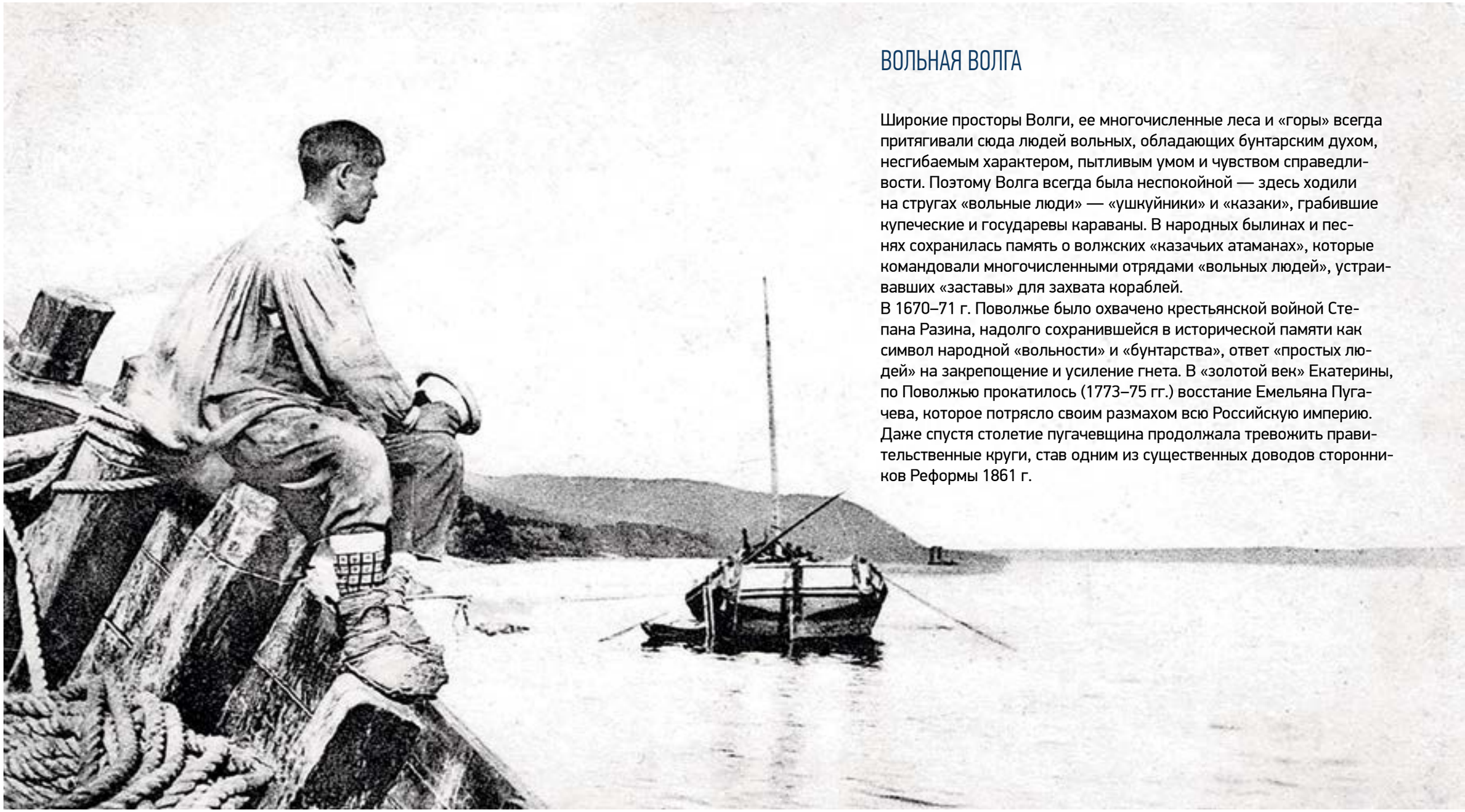
Приняла меня оравушка без расспросов, будто пришел свой человек. По бурлацкому статуту не подобает расспрашивать, кто ты, да откуда. Садись да обедай, да в лямку впрягайся! (...)
Я проснулся от толчка в бок и голоса над головой:
— Вставай, ребятушки, вставаай…
— Подходи к отвальной!
Около приказчика с железным ведром выстраивалась шеренга вставших с холодного песка бурлаков с заспанными лицами, кто расправлял наболелые кости, кто стучал от утреннего холода зубами. Согреться стаканом сивухи — у всех было единой целью и надеждой. Выпивали… Отходили… Солили ломти хлеба и завтракали (…) Ветерок зарябил реку… Согнал туман… Засверкали первые лучи восходящего солнца, а вместе с ним и ветерок затих… Волга — как зеркало… Бурлаки столпились возле прикола, вокруг бечевы, приноравливаясь к лямке.
— Хомутайсь! — рявкнул косной с посудины… Стали запрягаться, а косной ревел:
— Залогу!…
Якорные подъехали на лодке к буйку, выбрали канаты, затянули дубинушку, и, наконец, якорь показал из воды свои черные рога…
— Ходу, ребятушки, ходу! — надрывался косной.
— Ой, дубинушка, ухнем, ой, лесовая, подернем, подернем, да ух, ух, ух…
Расшива неслышно зашевелилась.
— Ой, пошла, пошла, пошла…
А расшива еще только шевелилась и не двигалась… Оравушка топталась на месте, скрипнула мачта…
— Ой, пошла, пошла, пошла…
То мы хлюпали по болоту, то путались в кустах. Ну и шахма! Вся тальником заросла. То в болото, то в воду лезь.
Ругался «шишка» Иван Костыга, старинный бурлак, из низовых.
На то ты и «гусак», чтобы дорогу-путь держать, — сказал «подшишечный» Улан, тоже бывалый (…).
— Суводь (Суводь — порыв встречного течения.), робя, держись. Огогого… — загремело с расшивы, попавшей в водоворот.
И на повороте Волги, когда мы переваливали песчаную косу, сразу натянулась бичева, и нас рванило назад.
— Наддай, робя, Уух! — грянул Костыга, когда мы на момент остановились и кое-кто упал:
(…) Сдержали. Двинулись, качаясь и задыхаясь… В глазах потемнело, а встречное течение, суводь — еще крутила посудину.

— Федька, пудиля! — хрипел Костыга. И сзади меня чудный высокий тенор затянул звонко и приказательно:
— Белый пудель шаговит…
— Шаговит, шаговит… — отозвалась на разные голоса ватага — и я тоже с ней.
И установившись в такт шага, утопая в песке, мы уже пели черного пуделя.
— Черный пудель шаговит, шаговит… Черный пудель шаговит, шаговит.
И пели, пока не побороли встречное течение.



Бурлак на Волге
Дата съемки: 1900-е гг.
Автор: М. Дмитриев

Из сочинения
В. А. Гиляровского
«Мои скитания»



ВОЛЬНАЯ ВОЛГА

Широкие просторы Волги, ее многочисленные леса и «горы» всегда притягивали сюда людей вольных, обладающих бунтарским духом, несгибаемым характером, пытливым умом и чувством справедливости. Поэтому Волга всегда была неспокойной — здесь ходили на стругах «вольные люди» — «ушкуйники» и «казаки», грабившие купеческие и государевы караваны. В народных былинах и песнях сохранилась память о волжских «казачьих атаманах», которые командовали многочисленными отрядами «вольных людей», устраивавших «заставы» для захвата кораблей.

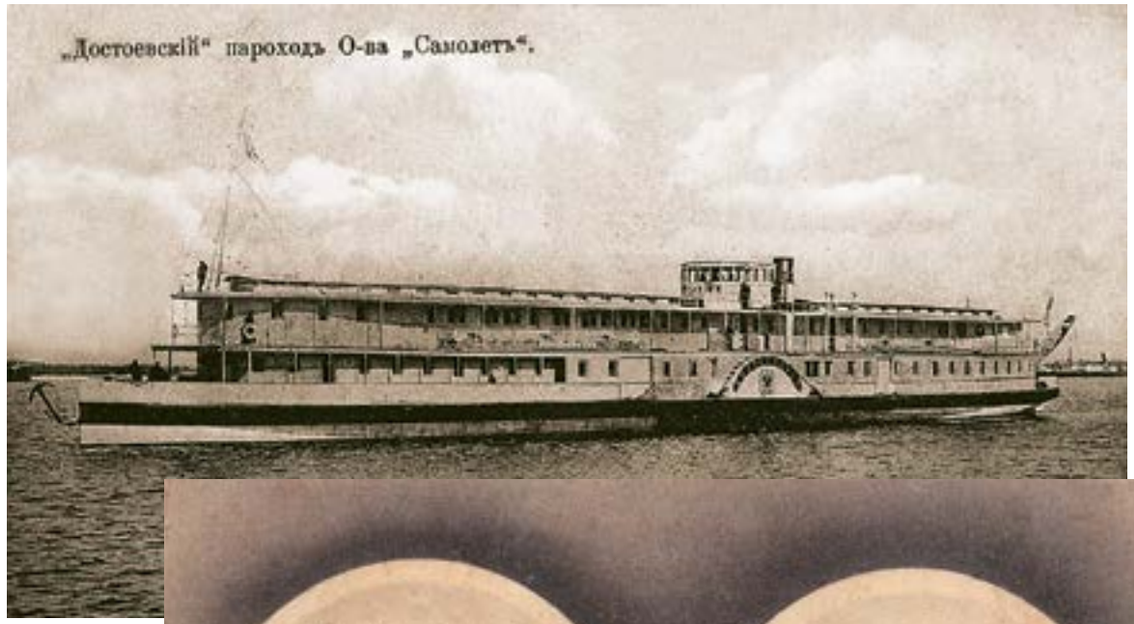
В 1670–71 г. Поволжье было охвачено крестьянской войной Степана Разина, надолго сохранившейся в исторической памяти как символ народной «вольности» и «бунтарства», ответ «простых людей» на закрепощение и усиление гнета. В «золотой век» Екатерины, по Поволжью прокатилось (1773–75 гг.) восстание Емельяна Пугачева, которое потрясло своим размахом всю Российскую империю. Даже спустя столетие пугачевщина продолжала тревожить правительственные круги, став одним из существенных доводов сторонников Реформы 1861 г.

Бурлак
Дата съемки: 1900-е гг.
Автор: М. Дмитриев

ПАРОХОДЫ НА ВОЛГЕ

С конца XVIII — начала XIX в. велись активные поиски технических усовершенствований в области судостроения (изобретение водохода И. П. Кулибиным и коноводки М. А. Сутыриным). В конце 1810-х — начале 1820-х гг. на Волге появляются первые пароходы.

Еще в 1815 г. известный владелец чугунно- и медноплавильного завода в Петербурге Берд поставил небольшую паровую машину мощностью в 4 л.с. на простую барку-тихвинку, пристроил к ней два больших двигательных колеса, вывел поверх палубы трубу, сложенную из кирпичей, как в простых домовых или заводских печах, и совершил на нем первые рейсы сначала по Неве, а затем — в Кронштадт. В бассейне Волги первые пароходы, построенные на камском Пожевском заводе В. А. Всеволжского, появились в 1817 г., совершив только один рейс от Пожвы до Казани. В первой половине XIX в. пароходство развивалось медленно — прежде всего, из-за неудовлетворительных конструкций судов, а также из-за общественного недоверия к «посудине с печкой». К 1840-м гг. относят образование двух акционерных пароходных обществ — «По Волге» (1843 г.) и «Меркурий» (1849 г.), для пароходных компаний строятся новые суда. По данным на 1849 г. по Волге ходило до 30 пароходов, большая часть которых находилась в Нижегородской губернии.
В 1850-е гг. наблюдаются настоящий бум строительства пароходов, рост инвестиций, вложенных в паровой флот, стремительное увеличение числа акционерных компаний («Самолет», «Дружина», «Нептун» и др.). Резко увеличивается количество перевезенных пассажиров и грузов, быстро возрастают прибыли пароходных компаний.



Открытка
«Достоевский» — пароход Общества «Самолет»
Дата: 1910-е гг.

Открытка из серии «Привет с Волги».
Мост Александра II и пароход «Князь»
Дата: 1910-е гг.

Дмитрий Егорович Бенардаки
(1799–1870)

ОСНОВАНИЕ СОРМОВСКОГО ЗАВОДА

За короткий срок (с 1843 по 1861 гг.) в Нижнем Новгороде было открыто 16 пароходных обществ, которые завозили суда из-за границы. 8 марта 1849 г. в Санкт-Петербурге была создана компания Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства, открывшая эпоху отечественного промышленного производства паровых судов на Волге. Учредителями компании стали князь Л. В. Кочубей, князь В. А. Меньшиков и Д. Е. Бенардаки. Компаньоны решили перевозить товары и пассажиров по Волге на судах собственного производства. Более подходящее место для организации производства на Волге, чем Нижний Новгород, было найти трудно. В середине XIX в. в Нижегородском крае имелись квалифицированные кадры кузнецов, плотников, столяров, слесарей, клепальщиков. Это был один из старейших центров судостроения в России. Поэтому выбор пал на волжскую столицу.
На строительство завода была выделена значительная по тем временам сумма — 500 тыс. рублей серебром. Директором предприятия был назначен Алексей Иванович Узатис, которому предстояло подобрать в Нижнем Новгороде контору местного отделения и участок под будущую фабрику. А. И. Узатису удалось быстро найти место для конторы, а вот с участком для завода возникла заминка — в городе не оказалось в продаже подходящих для строительства фабрики земель.

Родился в Таганроге. Грек по национальности. В 1819 г. поступил на службу в гусарский полк. В 1823 г. в звании поручика оставил военную службу в связи со смертью отца и занялся предпринимательством. Основу его состояния составили винные откупа. В 1830 г. он переехал в Петербург. Деньги он вкладывал в приобретение золотых приисков на Амуре, недвижимости и промышленных предприятий. Обладая большим капиталом, он сблизился с представителями крупной буржуазии — в частности с князем Л. В. Кочубеем. Наличие значительного капитала позволило ему в 1849 г. войти во вновь организуемую компанию Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства в качестве одного один из учредителей. В год основания Сормовского завода Бенардаки был владельцем свыше 10 промышленных предприятий, ему принадлежало более 620 тыс. десятин земли в разных губерниях России. С 1860 по 1870 г. Д. Е. Бенардаки был единоличным хозяином завода.
В 1870 г. комитет Всероссийской промышленной выставки в Петербурге присудил хозяину Сормовских заводов Бронзовую медаль «за введение литья стали по способу Сименса — Мартена». Он был талантливым организатором и настоящим хозяином, радеющим за дело. Русский историк М. Погодин, знакомый с Бенардаки, основными чертами его называл «смелость, деятельность и честность». Бенардаки участвовал в реализации проектов государственной важности, был известным благотворителем.

Император Александр II принимал от Бенардаки пожертвования на государственные нужды (такую помощь государству можно было оказывать не всем). Д. Е. Бенардаки имел двойное гражданство — греческое и российское. За свою неутомимую работу он получил звание Почетного гражданина Санкт-Петербурга, был пожалован потомственным дворянством. Бенардаки передал значительные средства на строительство Национального университета и создание Национального музея в Афинах. Современники отмечали, что «Греция обязана ему вечной благодарностью». В России Д. Е. Бенардаки помогал писателям и художникам. У него были дружеские связи с Н. В. Гоголем. Писатель использовал свои беседы с Д. Е. Бенардаки в качестве материалов для «Мертвых душ». Он вывел его под фамилией образцового хозяина Костанжогло во второй части своей знаменитой поэмы. Дворец Д. Е. Бенардаки на Невском проспекте стал сегодня Домом актера. Он основал несколько фондов Обществ всепомоществования нуждающимся, строил школы, ясли-приюты, больницы, церкви в Сибири, на Урале, в Башкирии. В северной столице на его средства была построена Греческая церковь на Лиговском проспекте. Здесь, в семейном склепе он и был захоронен в 1870 г. Бесспорно, что главным творением Д. Е. Бенардаки, прославившего его в памяти потомков, стало создание Сормовского завода.

Поиски в Балахне, расположенной на Волге в 32 верстах от Нижнего Новгорода, также не увенчались успехом. А. И. Узатису стало известно, что в Балахнинском уезде помещица Крюкова согласна продать участок земли на правом берегу Волги, расположенный между деревнями Соромово и Мышьяковка. 30 июня 1849 г. состоялась торговая сделка, и А. И. Узатис за 6 тыс. рублей серебром приобрел подходящий для строительства фабрики участок, который начинался «от межи государственных крестьян Козинской волости, деревни Соромовой, вниз по течению реки Волги, вдоль правого ее берега».

21 июля 1849 г. купчая была утверждена Балахнинским уездным судом. С этой даты и начинается славная история Сормовского завода.

В кратчайшие сроки, к ноябрю 1849 г., в районе старой дубравы помещицы Крюковой были возведены первые заводские корпуса.

«Машинная фабрика устроена в течение лета и осени 1849 г. по проекту отставного майора Алексея Ивановича Узатиса и расположена в трех зданиях. Главное (среднее) — двухэтажное, нижний этаж каменный, верхний — деревянный, на 25 сажень. В одном из боковых зданий помещается котельное, а в другом — литейное и кузнечное заведения. Еще особо — пять жилых флигелей и запасные сараи», — отмечалось в донесении балахнинского земского исправника.

Предприятие имело токарное и слесарное отделение, чугунно-литейное с кузницей отделение, котельную мастерскую и верфи для сборки судов. Осенью 1849 г. на заводе было установлено привезенное из Бельгии оборудование (18 токарных, строгальных, сверлильных и точильных станков). В кузнечном отделении установили паровой молот легкого веса и большие мехи с приводом для поддувания воздуха к 20 печам и горнам.

В России такого уровня машиностроительных заводов было в то время не более десятка. Сормово — один из первенцев русского промышленного производства.

Купчая на приобретение земли, принадлежащей помещице Е. И. Крюковой

Копія.

Милостивый Государь,

Алексѣй Ивановичъ!

По товарищескому договорному акту 8 Марта сего 1849 года у васъ какъ учредителя съ нами и прочими вкладчиками Капитала состоявшемуся, образовалась у насъ Компанія для устройства въ Нижнемъ-Новгородѣ Машинной фабрики и на учрежденіе буксирнаго и завознаго Пароходства съ разными къ оному принадлежностями для перевозки тяжестей и пассажировъ по судоходнымъ путямъ Волжскаго бассейна, подъ имянемъ Компаніи (компаніи) Нижегородской Машинной фабрики и Волжскаго буксирнаго и завознаго пароходства. На основаніи 7 и 8. §§. означеннаго договорнаго акта избраны мы Директорами, съ уполномочіемъ дѣйствовать отъ лица компаніи и завѣдывать дѣлами Главнаго ея Правленія; а вы таковымъ же полномочнымъ Директоромъ для завѣдыванія мѣстнымъ управленіемъ; но какъ сіе послѣднее подчинено Главному Управленію; то въ тѣхъ случаяхъ, которые до главныхъ или общихъ частей компаніи относятся, требуется вамъ особое уполномочіе. Въ слѣдствіе сего мы уполномочиваемъ васъ избравъ въ самомъ Нижнемъ Новгородѣ или вблизи онаго на городской или казеннаго вѣдомства либо частнымъ владѣльцамъ принадлежащей землѣ удобныя для устройства какъ машинной фабрики, такъ суммотрительной верфи —

мѣста, и испросивъ отъ Правительства на постройку дозволенія, учинить гдѣ и кому слѣдуетъ объ отводѣ или уступкѣ Компаніи тѣхъ мѣстъ подъ постройку на установленныхъ правилахъ, а въ случаѣ избранія вами на частновладѣльческой землѣ таковыхъ мѣстъ, купить оныя за наличныя деньги и совершить съ продавцами на имя Компаніи у крѣпостныхъ дѣлъ купчія крѣпости; до совершенія же крѣпостей давать продавцамъ задаточныя деньги и дѣлать съ ними запродажныя условія или записи, и о томъ какъ и по всѣмъ предметамъ до пріобрѣтенія для Компаніи подъ постройку мѣстъ относящимся, подавать отъ имени Компаніи прошенія и разныя бумаги за вашимъ рукоприкладствомъ и во всемъ гдѣ нужно вмѣсто ея подписываться и росписываться. Вообще же во всѣхъ случаяхъ до дѣлъ Компаніи относящихся, предоставляется вамъ въ отношеніи какъ къ Правительственнымъ мѣстамъ и Начальствующимъ лицамъ, такъ и къ частнымъ людямъ дѣйствовать въ лицѣ Компаніи собою или чрезъ довѣренныхъ отъ васъ, какъ уполномоченному ея надлежитъ, или сколько вышеупомянутымъ договорнымъ положеніемъ а потомъ вамъ предоставлено, въ чемъ Компанія вамъ совершенно вѣритъ, и что вы по сему сами или довѣренные отъ васъ, либо довѣренные отъ нихъ по сему учините, спорить и прекословить не будетъ. (: Подписали:)

Директоры Компаніи	Статскій Совѣтникъ Князь Левъ Викторовъ Кочубей.
	Флигель Адъютантъ Полковникъ Князь Владимиръ Александровъ сынъ Меньшиковъ.
	Поручикъ Дмитрій Егоровъ сынъ Бенардаки.

Александр Иванович УЗАТИС

Доверенность А. И. Узатису от 29 августа 1849 г., подписанная Л. В. Кочубеем, В. А. Меньшиковым, Д. Е. Бенардаки

Милостивый Государь,
Алексей Иванович!

По товарищескому договорному акту 8 марта сего 1849 года у вас как учредителя с нами и прочими вкладчиками капитала состоявшемуся, образовалась у нас компания для устройства в Нижнем Новгороде машинной фабрики и на учреждение буксирнаго и завознаго пароходства с разными к оному принадлежностями для перевозки тяжестей и пассажиров по судоходным путям Волжскаго бассейна, под имянем Компании (компании) Нижегородской машинной фабрики и Волжскаго буксирнаго и завознаго пароходства. На основании 7 и 8 §§ означеннаго договорнаго акта избраны мы Директорами с уполномочием действовать от лица компании и заведывать делами Главнаго ея Правления, а вы таковым же полномочным Директором для заведывания местным управлением, но как сие последнее подчинено Главному Управлению, то в тех случаях, которые до главных или общих частей компании относятся, требуется вам особое уполномочие. В следствие сего мы уполномочиваем вас избрав в самом Нижнем Новгороде или вблизи онаго на городской или казеннаго ведомства либо частным владельцам принадлежащей земле удобныя для устройства как машинной фабрики, так [и] судостроительной верфи места, и испросив от Правительства на постройку дозволение, просить где и кого следует об отводе или уступке компании тех мест под постройку на установленных правилах, а в случае избрания вами на частновладельческой земле таковых мест, купить оныя за наличныя деньги и совершить с продавцами на имя Компании у крепостных дел купчия крепости, до совершения же крепостей давать продавцам задаточныя деньги и делать с ними запродажныя условия или записи, и о том как и по всем предметам до приобретения для компании под постройку мест относящихся, подавать от имяни компании прошения и разныя бумаги за вашим рукоприкладством и во всем где нужно вместо ея подписываться и росписываться. Вообще же во всех случаях, до дел компании относящихся, предоставляется вам в отношении как к Правительственным местам и Начальствующим лицам, так и к частным людям действовать в лице компании самим или чрез доверенных от вас, как уполномоченному ея надлежит, или сколько вышепомянутым договорным товарищеским актом вам предоставлено, в чем компания вам совершенно верит, и что вы по сему сами или доверенные от вас, либо доверенные от них по сему учините, спорить и прекословить не будет.

/ Подписали / Статский советник князь Лев Викторов Кочубей

Директоры Компании Флигель Адьютант Полковник Князь Владимир Александров сын Меньшиков

Поручик Дмирий Егоров сын Бенардаки

29 Апреля 1849 года
Сия доверенность принадлежит отставному Майору Корпуса Горных Инженеров Алексею Ивановичу Узатису

1850

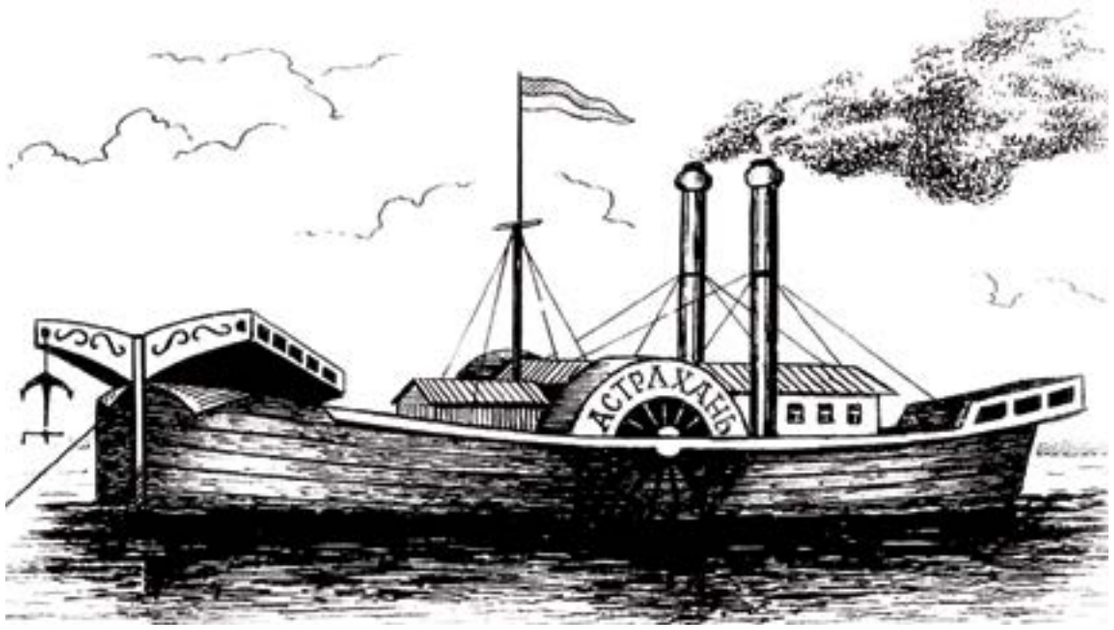
ПЕРВАЯ — «ЛАСТОЧКА»!

Еще в период строительства заводских корпусов на берегу Волги сначала на временных стапелях, а затем — в «судовой яме» закипела работа по постройке пароходных корпусов.

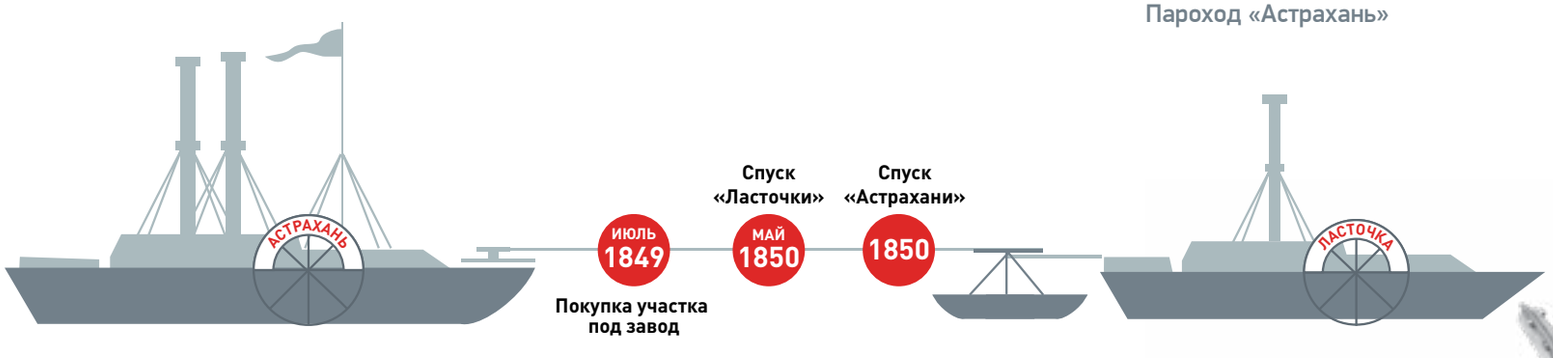
В ноябре 1849 г. в заводских цехах постепенно начали разворачивать производство. Сормовский завод стал первым предприятием во всем Волжско-Камском бассейне, приступившим к производству пароходов.

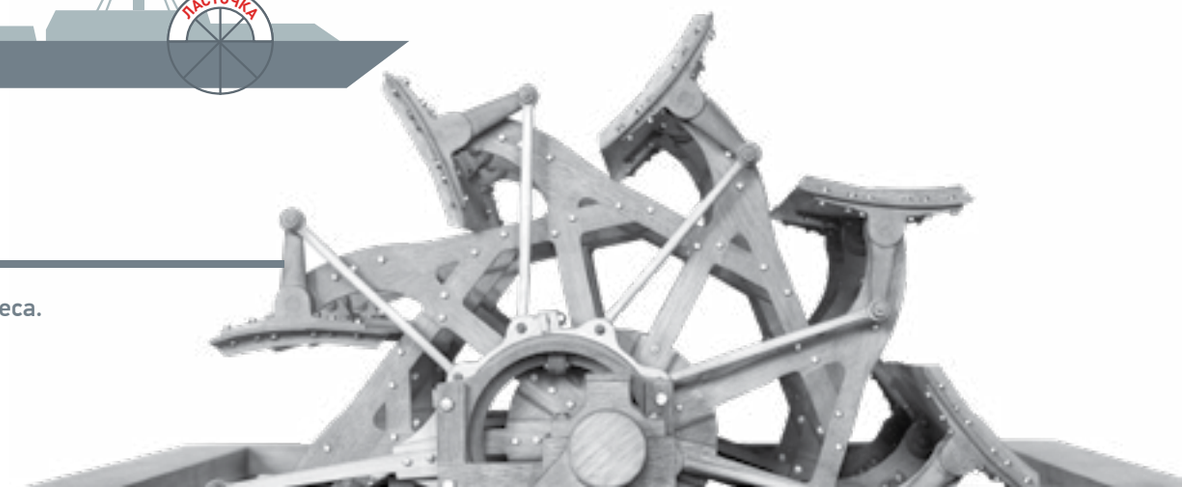
В мае 1850 г. был спущен первый сормовский пароход-«забежка» с символическим названием «Ласточка», предназначенный для завозки якорей кабестанных судов. Это был небольшой колесный корабль, корпус которого был изготовлен из дерева. Судно оснащалось паровой. Именно «Ласточка» начала прокладывать фарватер отечественному паровому флоту на Волге.

В этом же году со стапелей Сормовского завода сошел второй пароход — «Астрахань». Это было кабестанное судно переходного типа. Оба корабля, представлявших собой, по сути, единое целое, отправились в первый рейс до Астрахани.



Пароход «Астрахань»



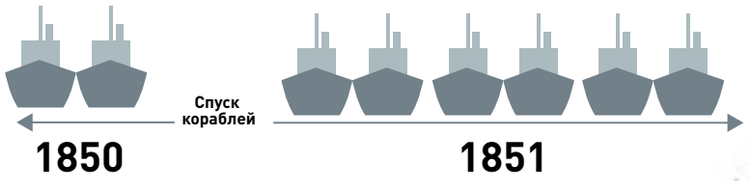


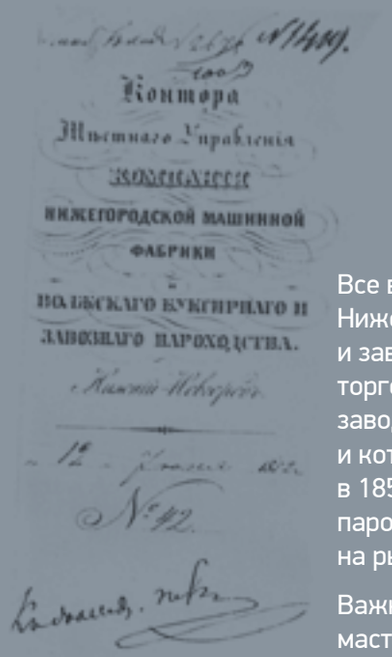
Деревянная модель гребного колеса.
Вид сбоку.

В 1851 г. на воду было спущено уже шесть пароходов, столько же стояло «в заделе». В этом году были выпущены пароходы «Заря» и «Стрела». Их получили в разобранном виде из Бельгии и собирали при участии бельгийских инженеров Арно и Кадо. В этом же году началось строительство железных пароходов и барж. Это было совершенно новое и крайне смелое в техническом отношении дело. Руководителем работы был талантливый сормовский инженер Михаил Михайлович Окунев.

Первый железный пароход «Орел» с двигателем мощностью 80 л.с. был заложен 8 сентября 1851г. На его строительстве трудились лучшие мастера. Уже через три месяца корпус корабля был склепан. 30 апреля 1852 г. пароход был спущен на воду, а в июне отправился в свой первый рейс — из Нижнего в Рыбинск. Это был удивительный для того времени факт — корабль против течения тянул три баржи, в которых находилось 50 тыс. пудов груза, с огромной скоростью — 165 верст в сутки. Ни одно иностранное судно на Волге не имело такой характеристики.

Нижегородская ярмарка. Сибирская пристань. Суда на рейде реки Волги. На дальнем плане — нагорная часть города
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: г. Нижний Новгород
Автор: М. Дмитриев




Конторa
Местнаго Управленія
ВОЛЖСКАГО БУКСИРНАГО И
ЗАВОЗНАГО ПАРОХОДСТВА.
Нижній Новгородъ
№ 92.

Все выпущенные первые корабли остались в собственности Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства. Одновременно завод заключал первые торговые сделки — две паровые машины были отправлены на Урал заводчикам Лазаревым, а запасные части к паровым машинам и котлам стали продавать на Нижегородской ярмарке. Только в 1852 г., когда сормовские судостроители выпустили девять пароходов, из них четыре — железных, компания начала выходить на рынок с основной продукцией.

Важно, что сормовские пароходы строились не только русскими мастерами, но и преимущественно из отечественных материалов (только трубки для котлов выписывались из Англии).

Сормовский завод был одним из передовых в техническом отношении предприятий России. В 1851 г. на фабрике были построены два деревянных крытых эллинга, предназначенных для строительства железных судов. В 1853 г. были возведены дополнительные эллинги, расширилась площадь сухого дока с приспособлениями для вытаскивания судов на берег. На заводе имелись склады, кузницы, чертежная с плацем. Со стороны Волги затон и верфь защищались песчаной косой, в дальнейшем здесь возвели деревянную дамбу и поставили ледорезы. В 1850-е гг. обновился парк станков, возросла мощность двигателей. К концу 1850-х гг. выпуск буксиров, кабестанных пароходов, «забежек» увеличился в несколько раз. Расширялся круг заказчиков предприятия. Сормовские суда по своим качествам и стоимости значительно превосходили продукцию как отечественных, так и иностранных заводов. Всего до конца 1854 г. сормовичи построили 34 парохода. С каждым годом фабрика набирала силы.

В годы Крымской войны (1853–56 гг.) завод получил заказ на производство военно-морских судов для создававшейся Каспийской флотилии. Предприятию необходимо было освоить производство военных морских судов с винтовым ходом. Отметим, что винтовые корабли почти не строились, и опыта их изготовления не было. В короткие сроки, используя собственные силы и ресурсы, Сормовский завод смог обеспечить необходимыми кораблями военный флот России. Это были две железные винтовые шхуны («Персиянин» и «Хивинец») и пять железных колесных транспортов.

Горный инженер
Александр Александрович ИЗНОСКОВ

ЗДЕСЬ ЗАКАЛЯЛАСЬ СТАЛЬ

Основным поставщиком металла для Сормова были уральские заводы, Но качество поступавшего сырья не всегда соответствовало требованиям производства. Руководство предприятия приняло решение о создании собственной металлургической базы. В 1857 г. рядом с машинной фабрикой был построен железопеределочный цех. В одноэтажном здании цеха разместились 100-сильная паровая машина, три паровых котла, паровой молот в 3 тонны и другое оборудование.

В 1858 г. вступил в строй железопеределочный цех, предназначенный для приготовления котельного и корабельного железа. Новое производство позволило предприятию вырабатывать различные профили и сорта железа и стали.

В 1860 г. в результате разразившегося кризиса единоличным хозяином предприятия становится Д. Е. Бенардаки.

В 1860–70-е гг. в России начался железнодорожный бум, велось активное железнодорожное строительство. Многочисленные государственные заказы, распределявшиеся частным компаниям, позволяли получать им значительную прибыль. Д. Е. Бенардаки принимает решение расширить специализацию Сормовского завода и начать выпуск металлопродукции для железных дорог. Организатором нового производства стал горный инженер А. А. Износков, который в 1867 г. на Парижской выставке познакомился с конструкцией мартеновской печи. Износков, имевший большой опыт практической работы на уральских заводах, предлагает внедрить перспективное производство на казенных златоустовских заводах, затем — в Москве и Петербурге, но не находит поддержки. Единственным, кто понял и оценил перспективы нового производства, был владелец Сормовского завода.

Первый мартеновский цех на заводе

1870

Не прибегая к помощи иностранных специалистов, используя исключительно отечественные материалы, А. А. Износков в кратчайшие сроки построил на предприятии сталеплавильную печь системы Сименса–Мартена. В 1870 г. состоялся пуск первой в России мартеновской печи на Сормовском заводе. Это стало своего рода прорывом в развитии отечественной металлургии. В дальнейшем вслед за сормовской печью будут запущены мартены на других предприятиях России.

Для освоения производства на Сормовский завод были приглашены специалисты с Урала, которые под руководством А. А. Износкова в результате кропотливой полуторамесячной работы впервые в России получили добротную сталь.

Первые стальные болванки, выпущенные в Сормове по методу Сименса–Мартена, экспонировались в 1870 г. на Всероссийской промышленной выставке в Петербурге, и завоевали бронзовую медаль, ставшую первой наградой предприятия.

Сормовская сталь, получившая широкое признание, шла на изготовление рельсов, вагонов, железнодорожного оборудования.

Лучшим специалистом по варке стали был Я. И. Плечков, не имевший себе равных в сталеварении. Слава о мастерах из фабричного села быстро разнеслась по всей стране.

В начале 1870-х гг. завод одновременно с выпуском пароходов начинает все больше специализироваться на производстве продукции, предназначенной для железных дорог (рельсы, поворотные круги, крестовины, сигнальные приборы, колесные оси и бандажи и даже вагоны).

Успешная перестройка производства стала возможной благодаря прогрессивным технологиям, использовавшимся на заводе, а также квалифицированным кадрам.

Первая мартеновская печь в России

Яков Иванович Плечков

Болванка весом 2 тыс. пудов у ковочного цеха

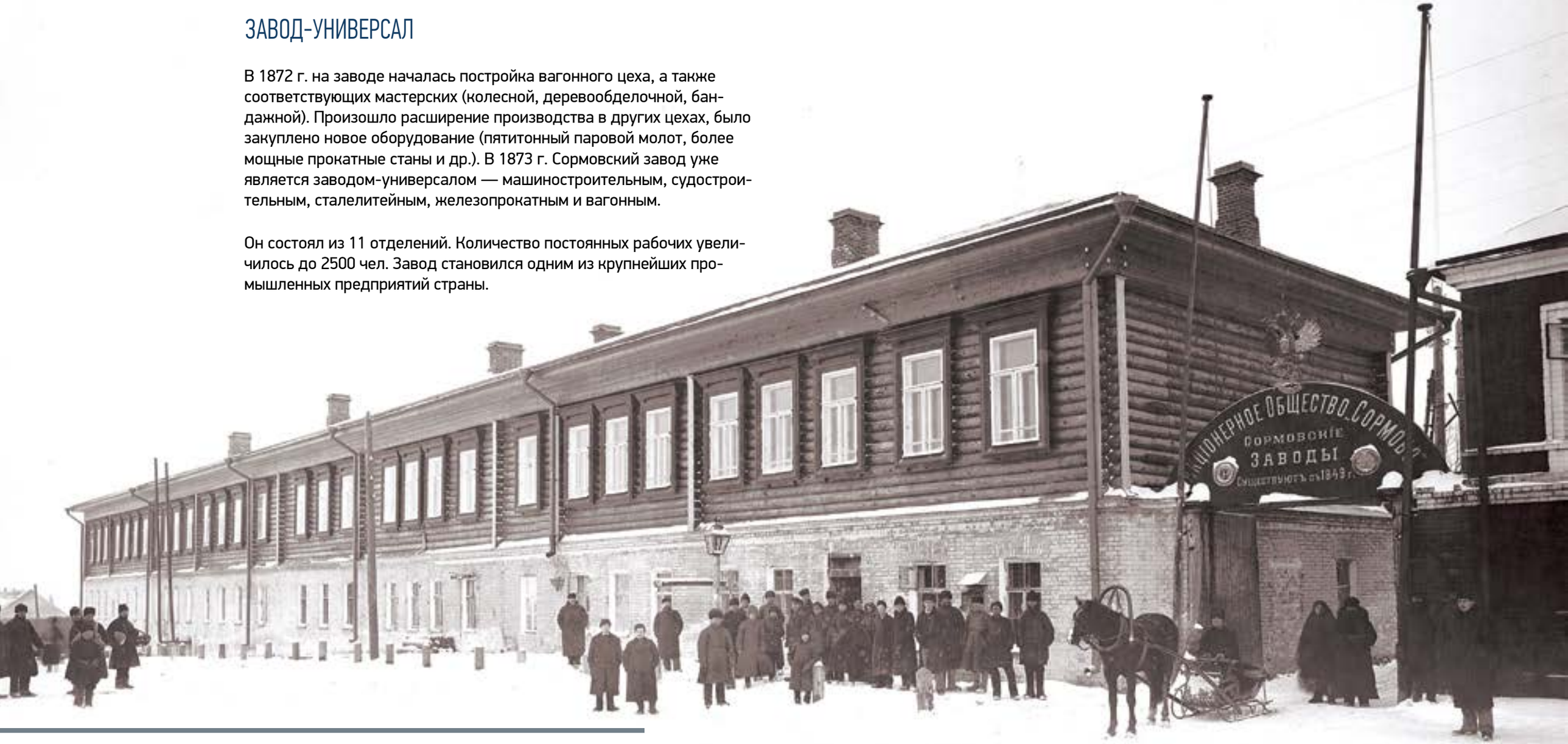
В 1872 г. было создано акционерное общество «Сормово», в которое в качестве главных учредителей вошли наследники Д. Е. Бенардаки, умершего в 1870 г., надворный советник И. П. Балашов, князь К. Э. Белосельский-Белозерский. Общество учреждалось «для выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления из них изделий на продажу, построения машин, судов, подвижного состава для железных дорог, рельсов и пр.».

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово».
Корпус железопеределочного цеха. Общий вид.
На переднем плане — колесные пары
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

ЗАВОД-УНИВЕРСАЛ

В 1872 г. на заводе началась постройка вагонного цеха, а также соответствующих мастерских (колесной, деревообделочной, бандажной). Произошло расширение производства в других цехах, было закуплено новое оборудование (пятитонный паровой молот, более мощные прокатные станы и др.). В 1873 г. Сормовский завод уже является заводом-универсалом — машиностроительным, судостроительным, сталелитейным, железопрокатным и вагонным.

Он состоял из 11 отделений. Количество постоянных рабочих увеличилось до 2500 чел. Завод становился одним из крупнейших промышленных предприятий страны.



Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Здание главной конторы. Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Корпус товарновагонного цеха. Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Корпус колесного цеха. Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Закрытый грузовой вагон с дверьми в боковой стене кузова. Общий вид

За период с 1876 по 1880 гг. завод отправил на железные дороги 6 628 вагонов (17 % всего вагонного парка, выпущенного за этот период в стране).

Быстрое развитие предприятия было подорвано экономическим кризисом 1873–75 гг., разразившимся в России, который привел к банкротству АО «Сормово». Понимая особое значение Сормовского завода для экономики России, император Александр II в 1875 г. учредил опеку над имуществом и делами несостоятельных наследников Д. Е. Бенардаки. Главными опекунами были назначены сенатор Н. А. Гернгросс (председатель общества Орловско-Витебской железной дороги и вице-председатель совета Главного общества железных дорог) и М. Н. Журавлев (владелец ряда предприятий, крупный предприниматель). Сормово получило крупный государственный заказ по выпуску трех тысяч железнодорожных вагонов. Под вагонное производство были заняты все производственные площади. В 1875 г. была пущена вторая пятитонная мартеновская печь.

Объемы производства после периода кризиса с каждым годом увеличивались. Из семи крупнейших вагоностроительных предприятий страны (Коломенского, Русско-Балтийского и др.) ведущее место в этой области принадлежало Сормову. Завод выпускал различную продукцию для железнодорожного строительства, участвовал в кооперационных связях с другими предприятиями России, поставляя литье, поковки и прочие изделия Путиловскому, Коломенскому, Воткинскому заводам.

Колесная мастерская вагонного цеха. Насадка кривошипа на паровозную колесную пару
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Пассажирский вагон I и II класса для узкоколейной железной дороги на вагоне-платформе

Пассажирский вагон для узкоколейной железной дороги

По заказам Главного артиллерийского управления на предприятии был налажен выпуск снарядов. Сормовский завод вошел в систему оборонно-промышленного комплекса страны.

В 1878 г. была проведена железнодорожная ветка, и появилась станция Сормово, связавшие предприятие с железнодорожной сетью страны. По этой ветке перевозили не только многочисленные грузы, но и рабочих, проживавших в Канавино и Гордеевке.

К началу 1880-х гг. завод упрочил свои позиции, и с момента основания это была высшая точка промышленного взлета предприятия. Казенные заказы приносили большие прибыли. Шел постоянный процесс обновления парка оборудования. На заводских площадях действовало 15 паровых машин, 18 паровых котлов, 12 молотов, 300 станков, 39 газовых и иных печей и др. оборудование. Завод объединял в себе различные производства, но главным оставалось вагоностроение. Предприятие было способно ежемесячно выпускать до 200–250 товарных и до 10 пассажирских вагонов. Кроме того, в Сормове выпускались паровые машины, котлы, трубы водопроводные, весовые помосты, гири, мостовые части и другая продукция.

Территория завода АО «Сормово». Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

1882

В 1882 г. на Всероссийской художественно-промышленной выставке, проходившей в Москве, сормовичи в качестве экспонатов выставили кресло-кроватный вагон 1 класса, вагон-ледник для перевозки мяса, различные детали. Сормовскому заводу была присуждена высшая награда — право изображения российского герба на своих изделиях.

Вагон-цистерна
двухосный
для перевозки
нефтепродуктов

Вагон-ледник.
Общий вид

Грузовой вагон
для перевозки пива

Пассажирский вагон
1 класса

Территория завода АО «Сормово». Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

В. И. Калашников

Василий Иванович Калашников — выдающийся конструктор и изобретатель, главный механик (заведующий) машиностроительного отдела Сормовского завода (1890–94 гг.). Построил ряд новых машин и котлов для речных пароходов и морских шхун. Создал машину четверного расширения, которая была установлена на пароходе «Богатырь».

С момента основания завода одним из важнейших видов продукции предприятия были паровые машины. Большинство паровых машин шло на продажу.

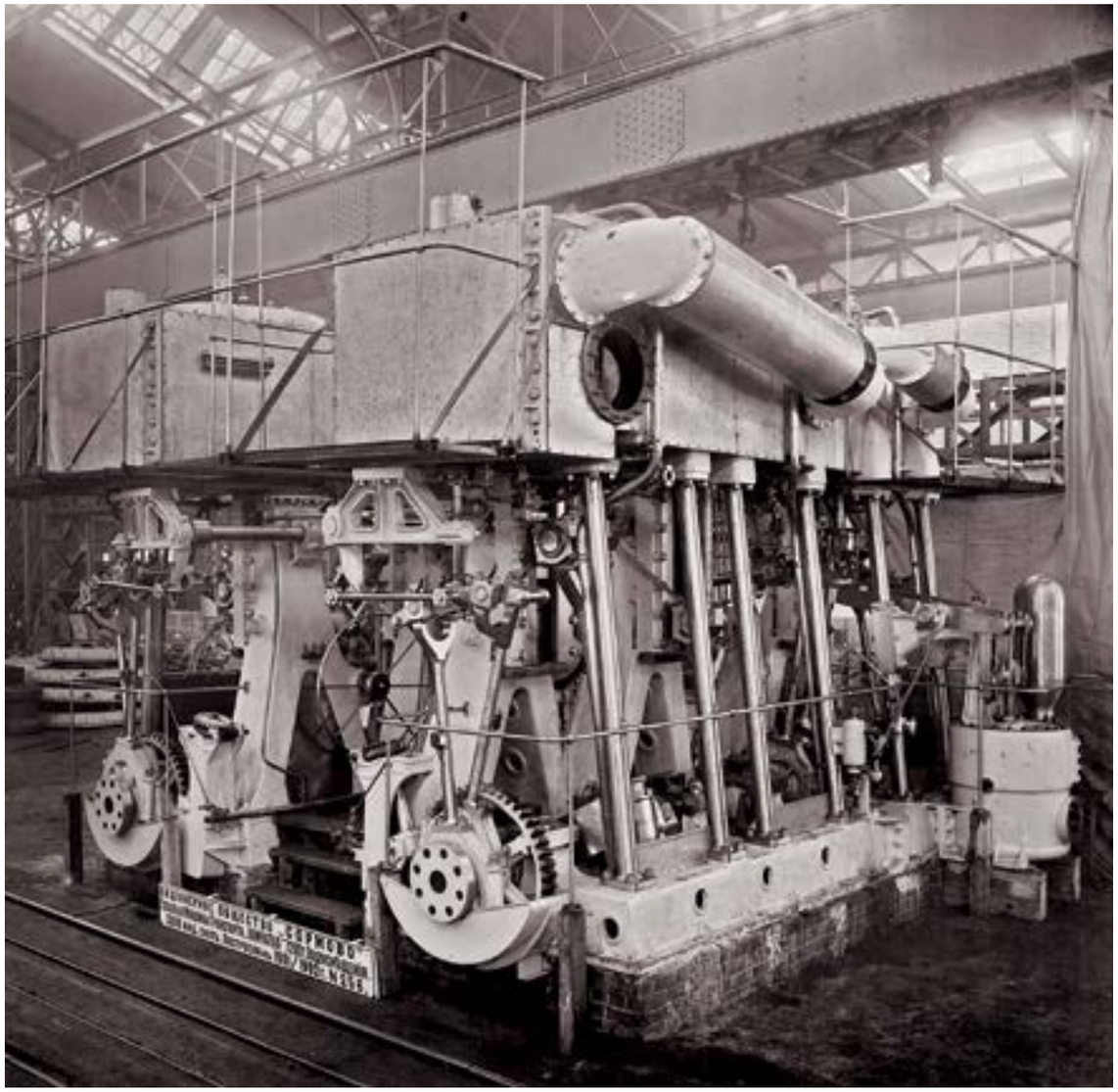
В 1888 г. на заводе была создана первая двухколенчатая паровая машина с трехкратным расширением пара. Это была совершенно новая для России конструкция.

В конце XIX в. на заводе сложился талантливый коллектив инженеров под руководством В. И. Калашникова (конструкторы А. И. Грачев, В. А. Московкин). По чертежам В. И. Калашникова на предприятии были изготовлены паровые машины для московского водопровода, машины и насосы — для нижегородского.

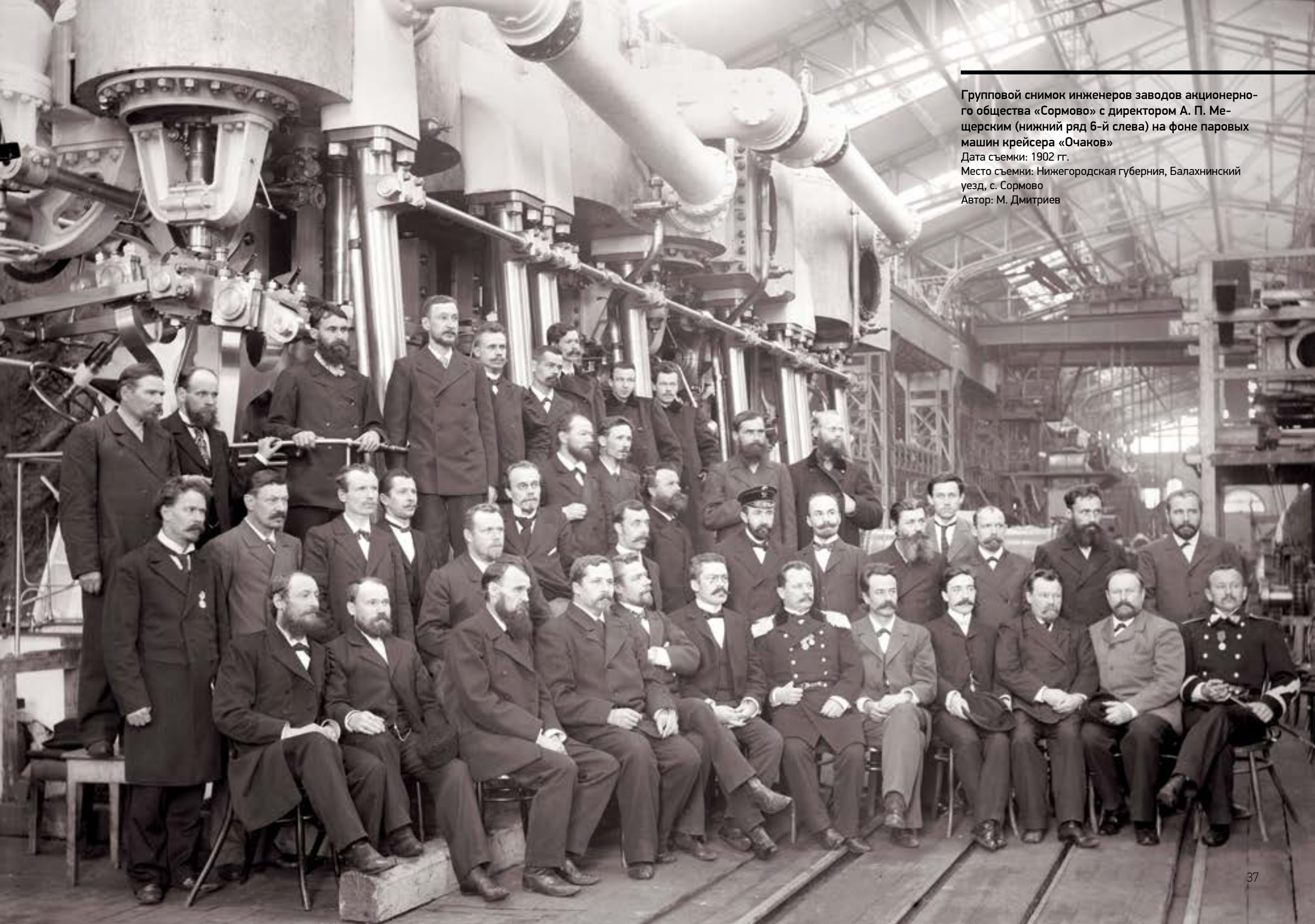
После постройки нового судокотельного цеха, оснащенного современным оборудованием, предприятие выпускало продукцию высокого качества (были уменьшены заклепочные швы, применялись штамповочные днища и др.). Объем производства котлов был высоким.

В 1902–04 гг. для военно-морского флота России по заказу морского министерства были разработаны и выпущены паровые машины для крейсера «Очаков» и главные машины для транспорта «Очаков».

В период с 1896 по 1908 гг. на Сормовском заводе были изготовлены 222 паровые машины 18 типов.



Сормовские заводы акционерного общества «Сормово».
Механический цех. Паровые машины тройного расширения для транспорта «Камчатка»
Дата съемки: 1902 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев



Групповой снимок инженеров заводов акционерного общества «Сормово» с директором А. П. Мещерским (нижний ряд 6-й слева) на фоне паровых машин крейсера «Очаков»
Дата съемки: 1902 гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

ЗАВОД МЕНЯЕТ ОБЛИК

В последнее десятилетие XIX в. были построены новый железоперед-елочный, котельный и прокатные цеха, которые были оборудованы современными станками.

В прокатном цехе были смонтированы два стана: один — для сортового железа, другой — для листового. Обновление старых печей и запуск новых привели к резкому повышению производительности прокатного цеха. В 1896 г. заводские мартеновские печи впервые в России были переведены на нефтяное топливо, что позволяло значительно сократить время плавки. В 1899 г. в цехах появилось электрическое освещение, стали использоваться электродвигатели. В период с 1894 по 1904 гг. было вложено свыше 10 млн. руб. в новое строительство и оборудование. В конце XIX — начале XX вв. Сормовский завод по своему техническому оснащению был одним из передовых в России.

Корпуса мартеновского цеха, построенного в 1897 г. Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Железопрокатный цех. Мелкосортный прокатный стан. Общий вид.
Дата съемки: 1903 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд,
с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Работники производства гирь.
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд,
с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

1 марта 1901 г., сразу же после введения в России закона о мерах и весах, на Сормовском заводе начато производство гирь. Гири сормовского производства использовались в 200 городах России.

1896

В 1894 г. предприятие перешло от наследников Бенардаки в собственность акционерного общества «Сормово». Новые собственники расширили производственные площади, провели модернизацию оборудования.

В конце XIX в. в России происходил настоящий «железнодорожный бум», прежде всего, связанный со строительством Транссибирской магистрали, которая должна была связать Дальний Восток с центральными районами России. В 1895 г. Сормово получил право организовать паровозное производство. В 1896–97 гг. на заводской территории возводится группа паровозных цехов: паровозомеханический, паровозо-котельный, колесотокарный, арматурный. Ускоренными темпами строились чугунолитейный и фасоно-литейный цеха, паровозная кузница, новая электростанция.

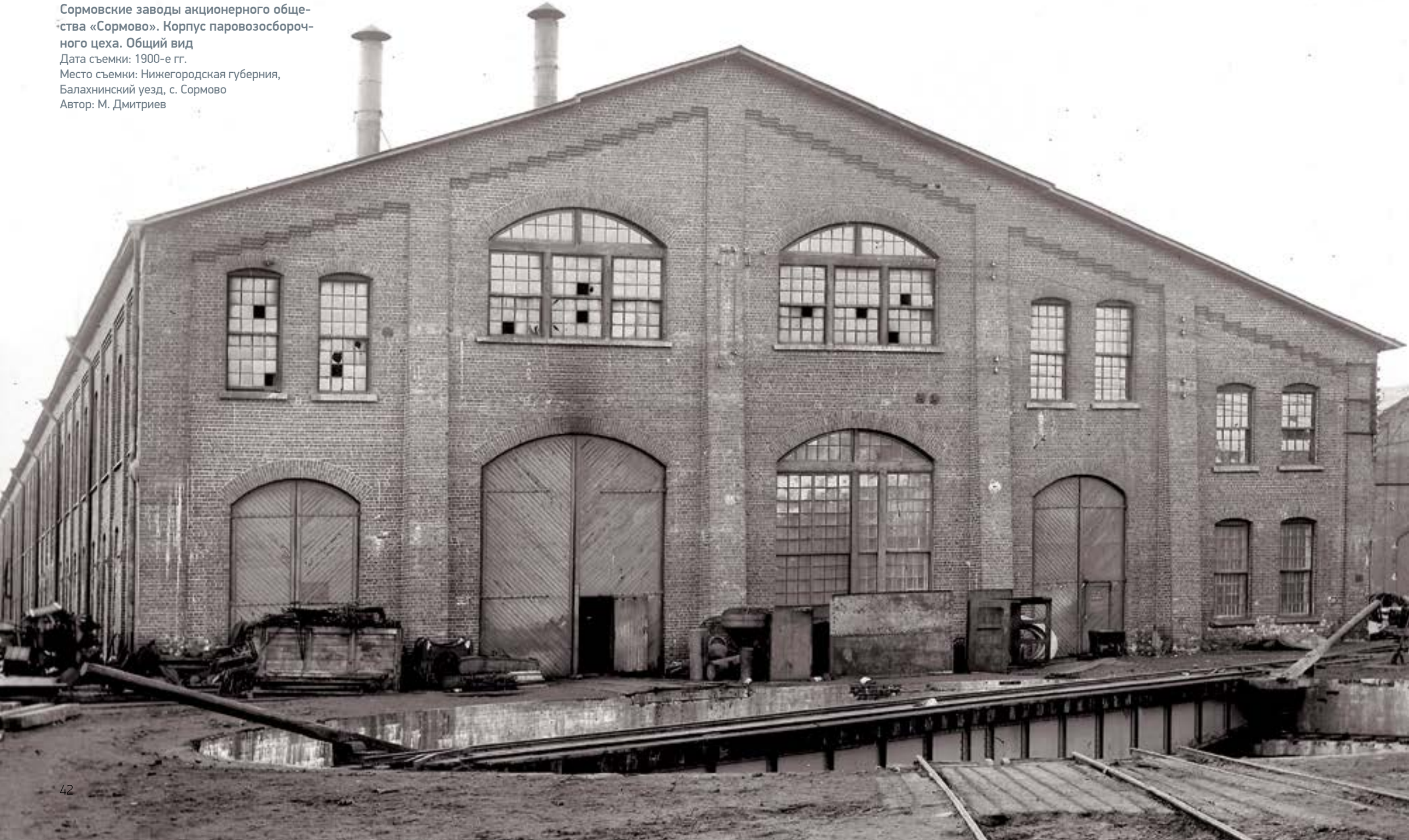
Завод приобрел новый архитектурный облик. Отличительными чертами нового промышленного стиля было использование красного кирпича (так называемый «кирпичный стиль), который на рубеже веков переходит в модерн, сочетающий в себе мотивы готики и мавританского стиля.

Групповой снимок членов правления акционерного общества «Сормово» с директором-распорядителем заводов акционерного общества «Сормово» Алексеем Павловичем Мещерским (в центре) и механиком заводов Николаем Николаевичем Приемским (2-й ряд снизу 5-й слева) на фоне павильона Товарищества Кяхтинских чаеторговцев отдела «Сибирь, торговля России с Китаем и Японией» XVI Всероссийской промышленной и художественной выставки, доставленного на территорию заводов после закрытия выставки
Дата съемки: 1905 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

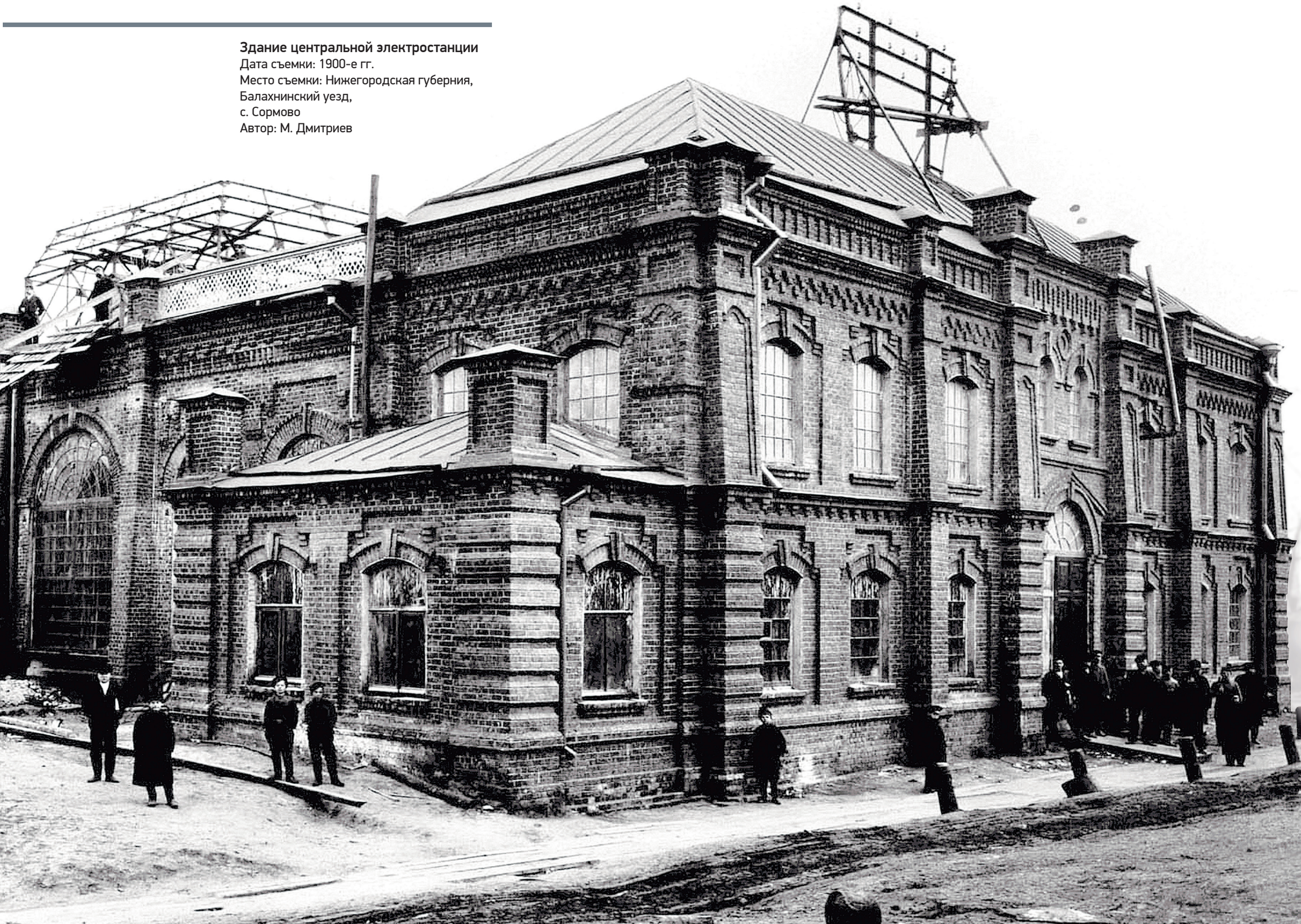
Здание заводской конторы. Вид со стороны завода
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Здание заводоуправлении.
Вид со стороны завода
Дата съемки: 2019 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

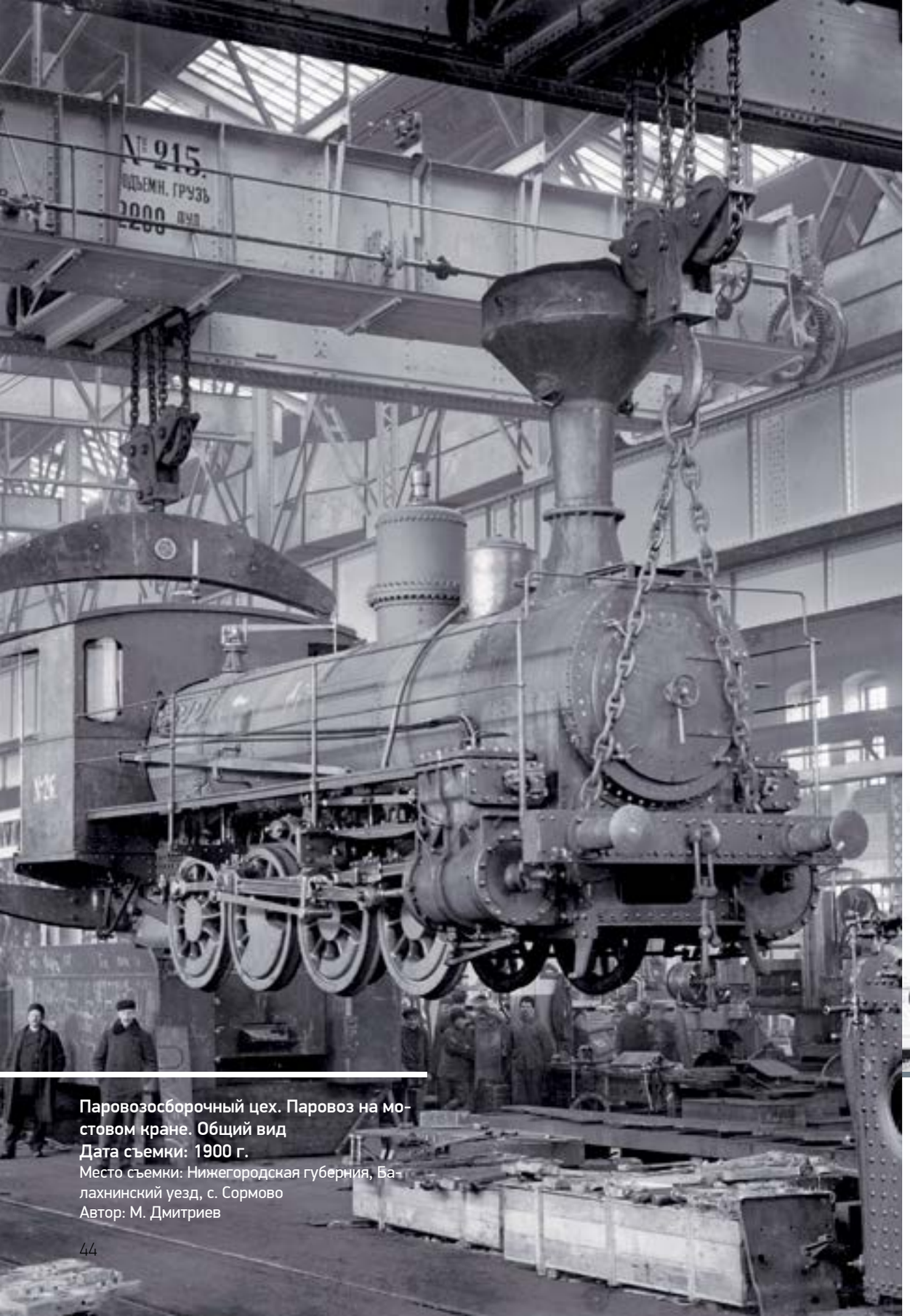
Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Корпус паровозосборочного цеха. Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев



Здание центральной электростанции
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния,
Балахнинский уезд,
с. Сормово
Автор: М. Дмитриев



Здание котельной
Дата съемки: 2019 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород



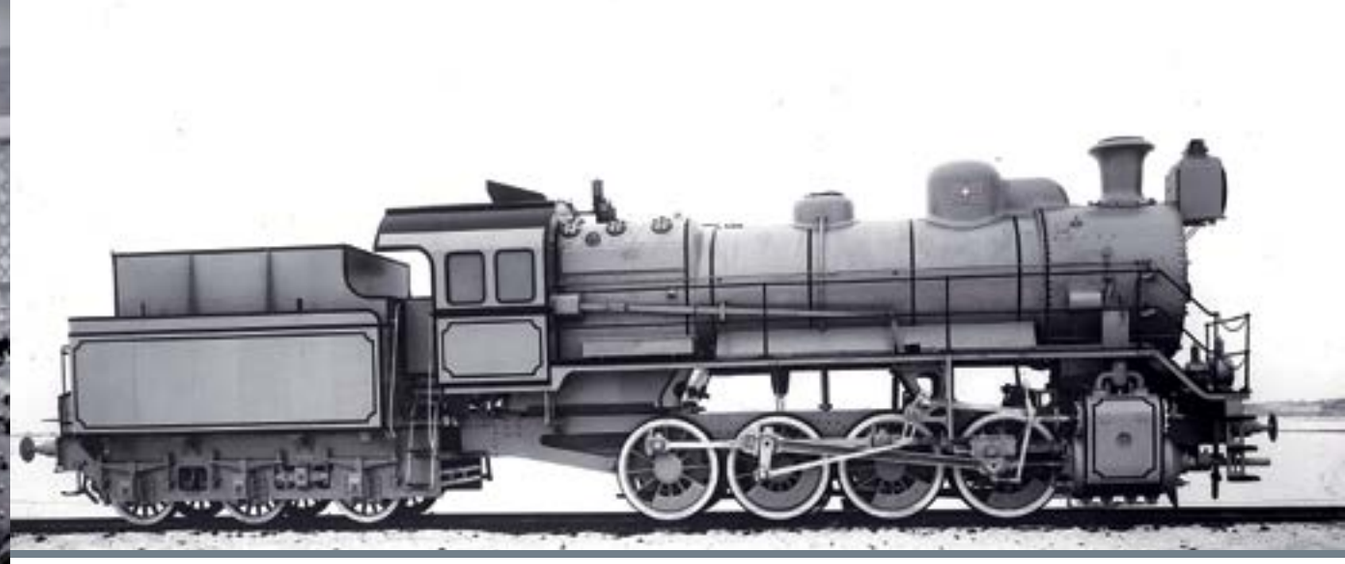
Паровозосборочный цех. Паровоз на мостовом кране. Общий вид
Дата съемки: 1900 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БУМ

Паровозное производство было представлено новейшим оборудованием, на котором работали квалифицированные кадры. Новое производство было рассчитано на выпуск 120 паровозов в год.

Большой вклад в становление паровозостроения внесли М. П. Смирнов, Н. В. Орешников, А. В. Волгин, А. А. Антропов, А. Ф. Гаага, Н. Л. Соколов, И. Мартынов, И. Ф. Шутов, Г. И. Юрлов, С. А. Шумилин, М. И. Комлев, Г. А. Генералов, И. Н. Чистухин, И. Е. Ишуков и др.

В 1898 г. был выпущен первый паровоз. Это был товарный локомотив серии «ОД» типа 0–4–0 «Компаунд» (Коломенского завода). Сормовским заводом было построено 342 паровоза серии «ОД» и 745 — серии «ОВ».



Грузовой паровоз системы компаунд. Общий вид
Дата съемки: 1903 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». 100-й паровоз, названный в честь директора-распорядителя завода Николая Богданова. Общий вид
Дата съемки: 1899 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

В 1905 г. на Сормовском заводе уже был выпущен тысячный паровоз. Паровозы строились для Николаевской, Северо-Западной, Южной, Варшавско-Венской, Закавказской железных дорог. В начале XX в. на предприятии строились пассажирские локомотивы проектов серии «Ав», «Нв», «Ну» Невского завода.

Групповой снимок работников паровозостроительного завода акционерного общества «Сормово» на фоне 1000-го паровоза Нв 876 типа 0–4–0
Дата съемки: 1905 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Бронислав Сигизмундович
Малаховский

В 1907–08 гг. на заводе было организовано специальное паровозотехническое бюро, которое возглавил Бронислав Сигизмундович Малаховский. Под его руководством был разработан собственный пассажирский паровоз «С».

Испытанный в 1911 г., он показал прекрасные результаты, прежде всего, хорошие скоростные характеристики. Паровозы сормовичей пошли в серию.

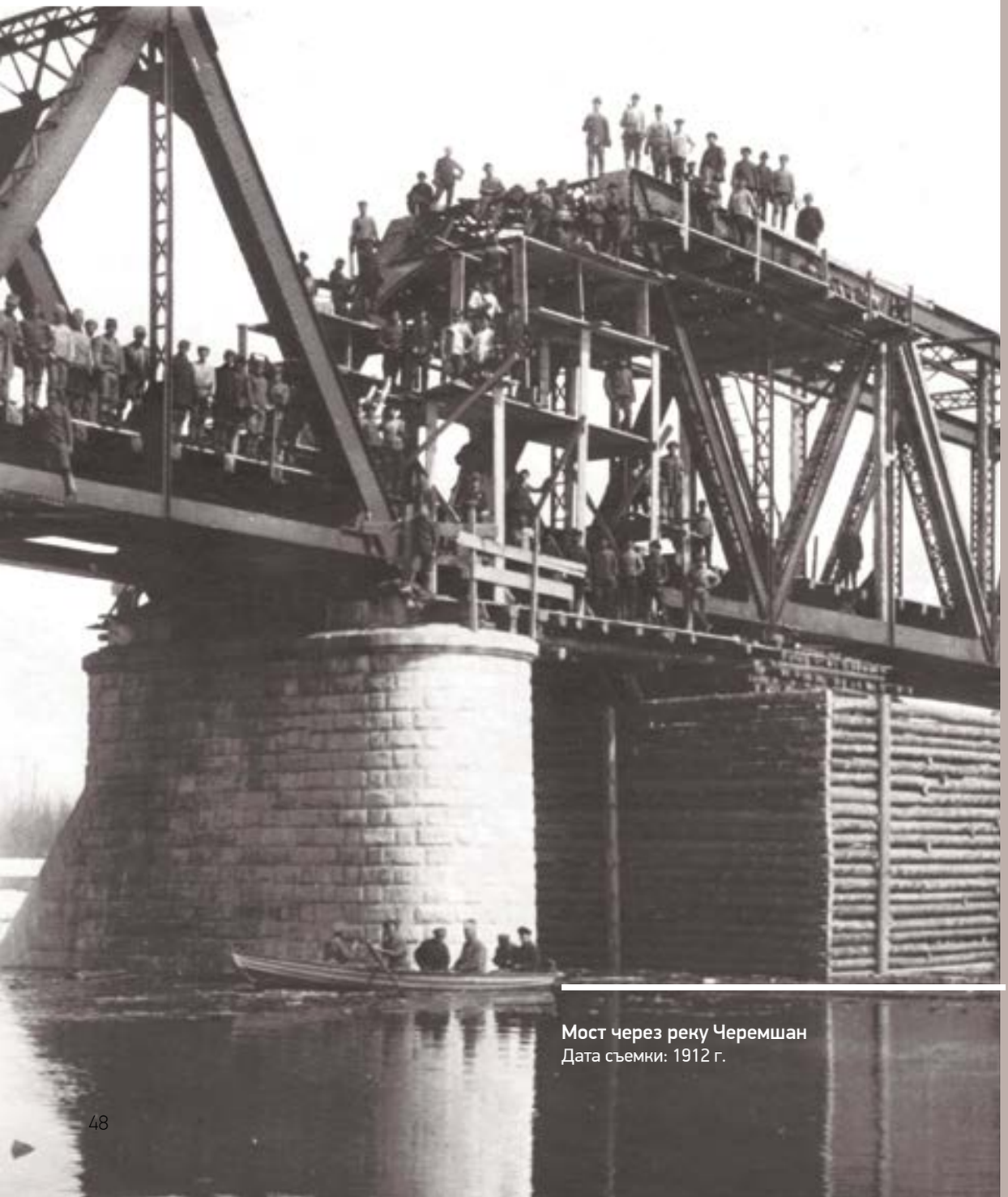
С 1911 по 1918 гг. было выпущено 324 паровоза. Паровозы серии «С» изготавливались и на других предприятиях страны. В 1916 г. сормовичи выпустили паровоз № 2000 серии 1–3–1, который благодаря своим скоростным качествам получил имя «Гончая Малаховского».

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Паровозосборочный цех. Панорамный вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Групповой снимок членов правления акционерного общества «Сормово», в т. ч. слева направо:
3-й — Дмитрий Васильевич Сироткин;
7-й — Александр Павлович Мещерский,
на фоне пассажирского паровоза С. 19 типа 1–3–1 № 1693 с паронагревателем Ноткина

Дата съемки: 1912 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

1900



Мост через реку Черемшан
Дата съемки: 1912 г.

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Мостовой цех
Дата съемки: 1907 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Развитие железнодорожного строительства привело к увеличению спроса на перекрытия и мосты.

В 1900 г. на Сормовском заводе организовали котельно-мостовой цех (начальник — И. К. Чупин), в котором с 1900 по 1915 гг. было выпущено 850 мостовых пролетов.

Под руководством известного сормовского мастера С. Д. Окунева были построены мосты через Москва-реку (Лужники), реки Свирь, Куру (в г. Тбилиси) и др. Последний мост перед революцией был смонтирован в 1916 г. До сих пор сормовские мосты являются важнейшей частью железнодорожной сети России.

Строительство железнодорожного моста. Статическое испытание двумя паровозами мостовых конструкций. На мостовом пролете перед паровозами — члены приемочной комиссии и рабочие заводов акционерного общества «Сормово» с директором А. П. Мещерским (6-й справа)
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Сормовский завод был одним из крупнейших производителей вагонов в стране. Ежемесячно из мастерских завода выходило до 250 товарных и 10 пассажирских вагонов.

В 1906 г. предприятие выпустило 10 моторных трамвайных вагонов. С 1912 г. было освоено производство вагоно-самоходов (оборудованных котлом, паровой машиной с приводом и др.). Вагон этого типа, выпущенный в 1914 г., стал для Сормова юбилейным, 50-тысячным.

В годы Первой мировой войны количество выпускавшихся вагонов увеличилось, строились вагонетки на паровой и конной тяге, двуколки патронные, аптечные, санитарные, зарядные для артиллерии.

Самоходный пассажирский вагон. Общий вид
Дата съемки: 1913 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Трамвайный вагон. Общий вид
Дата съемки: 1911 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Трамвайный вагон. Пассажирский салон
Дата съемки: 1911 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

„СОРМОВО".

Сталелитейные, Желѣзодѣлательные, Чугунно и Мѣднолитейные, Механическіе

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ, ПАРОВОЗО И ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ

существуютъ съ **1849** года.

ЗАВОДЫ ИЗГОТОВЛЯЮТЪ:

1. **СУДА** всякихъ типовъ и конструкцій, пароходы пассажирскіе и буксирные, шхуны морскія разныхъ типовъ, ледоколы, землечерпалки, баржи и шаланды.
2. **Золопромышленныя драги.**
3. **ПАРОВЫЯ МАШИНЫ** всѣхъ системъ и размѣровъ для морскихъ судовъ и пароходовъ. Постоянныя заводскія паровыя машины.
4. Пароходные и станціонные паровые **КОТЛЫ** разныхъ системъ и размѣровъ.
5. **ВАЛЫ** колѣнчатые, гребные и упорные.
6. **РЕЗЕРВУАРЫ** для воды, нефти и керосина, цистерны, газгольдера.
7. **МОСТЫ,** кессоны, стропила, краны для подъема тяжестей: постоянные, подвижные и плавучіе.
8. Желѣзнодорожный подвижной составъ: паровозы пассажирскіе, товарные, танковые, узкоколейные для городскихъ дорогъ, вагоны пассажирскіе, багажные, санитарные, крытые товарные, платформы, вагоны-цистерны, вагоны для перевозки угля, ледники и другіе, запасныя части паровозовъ и вагоновъ всѣхъ системъ.
9. Всевозможныя стальныя отливки изъ Мартеновскихъ печей.
10. Чугунныя и мѣдныя отливки.
11. Антифрикціонный сплавъ „Сормово".
12. Литые якоря всѣхъ системъ.
13. Стуловые слесарные тиски.
14. Стальныя поковки.
15. **ГИРИ** торговыя и десятичныя (съ казеннымъ клеймомъ).
16. Болты, заклепки, гайки и проч.
17. Спиральныя пружины различныхъ типовъ.

СЪ ЗАПРОСАМИ ПРОСЯТЪ ОБРАЩАТЬСЯ:

Въ Правленіе Акціонернаго О-ва „Сормово"
въ С.-Петербургѣ, Итальянская, № 11.

Въ Контору завода въ Сормовѣ,
Балахнинскаго уѣзда, Нижегородской губерніи.

Густав Васильевич Тринклер (1876–1957) — ученый, инженер-технолог, изобретатель, создатель бескомпрессорного дизельного двигателя. Он является единственным в России изобретателем двигателя, получившим имя своего создателя («Тринклер-мотор»). С 1907 г. Г. В. Тринклер работал начальником отдела тепловых двигателей на Сормовском судостроительном заводе, главным механиком, заведующим бюро оборудования завода. Тринклер был основателем и первым директором машиностроительного техникума. В 1930 г. без защиты диссертации ему присваивается ученая степень доктора технических наук, он автор 50 научных работ. В 1934 г. Тринклер перешел на преподавательскую работу в институт водного транспорта.

Г. В. Тринклер

Из воспоминаний И. И. Тихонова-Баландина (1974 г.)

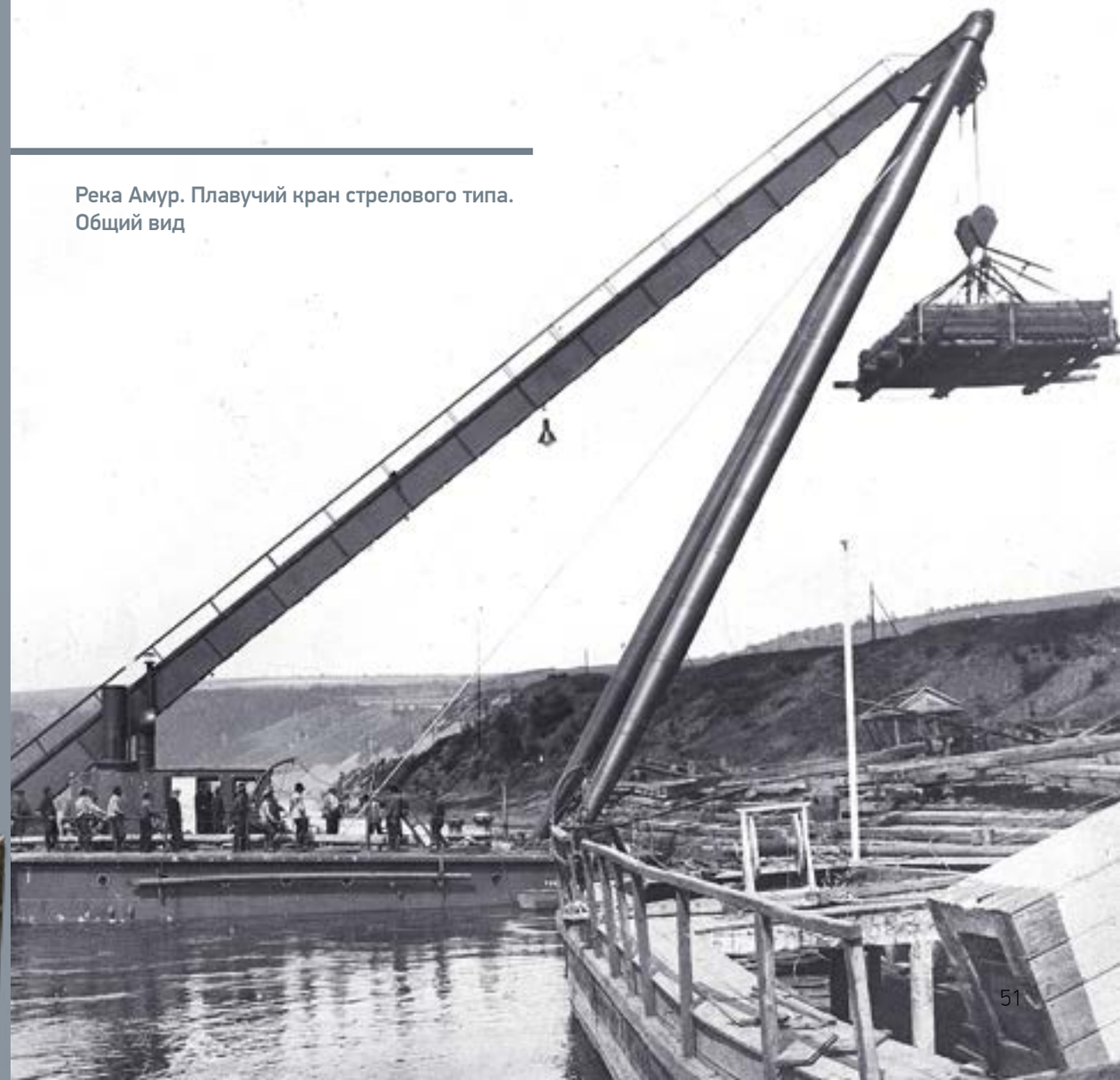
В 1906 г. в Главном техническом бюро Сормовского завода была выделена группа инженеров, составившая ядро будущего Бюро тепловых двигателей. Начальником нового бюро был утвержден инженер Г. В. Тринклер, который поступил на завод в 1904 г. после окончания с отличием в 1899 г. Петербургского политехнического института и трехлетней заграничной командировки на дизелестроительных заводах в Германии.
Вся жизнь Г. В. Тринклера связана с Сормовским заводом. С 1906 по 1927 г. он возглавлял конструкторское Бюро тепловых двигателей. В 1927 г. он перешел на преподавательскую работу, получив должность профессора и заведующего кафедрой двигателей внутреннего сгорания на механическом факультете Нижегородского Государственного университета, преобразованном в 1931 г. в Политехнический институт. Одновременно преподавал в Горьковском институте инженеров водного транспорта. Работая в институтах, Г. В. Тринклер не порывал с заводом и до последних дней был главным консультантом по дизелестроению.
Первые двигатели были построены на Сормовском заводе в 1907 г. Это были одноцилиндровые аванкамерные нефтяные двигатели мощностью 12 л.с. типа Бронса. Позднее завод освоил производство двигателей Бронса двухцилиндровых мощностью 25 л.с. Заказов на двигатели Бронса было много. Двигатели Бронса строились на заводе до 1922 г.

Двигатель внутреннего сгорания Бронс, спроектированный начальником отдела тепловых двигателей Г. В. Тринклером

В 1900 г. на заводе было освоено производство бурильного оборудования и инструмента, предназначенного для нефтедобычи.

В 1907 г. на предприятии были изготовлены золотопромышленные драги. Среди изделий, выпускавшихся на заводе, были плавучие и наземные грузоподъемные средства. В 1907–10 гг. в Сормове были выпущены три пятитонных плавучих крана.

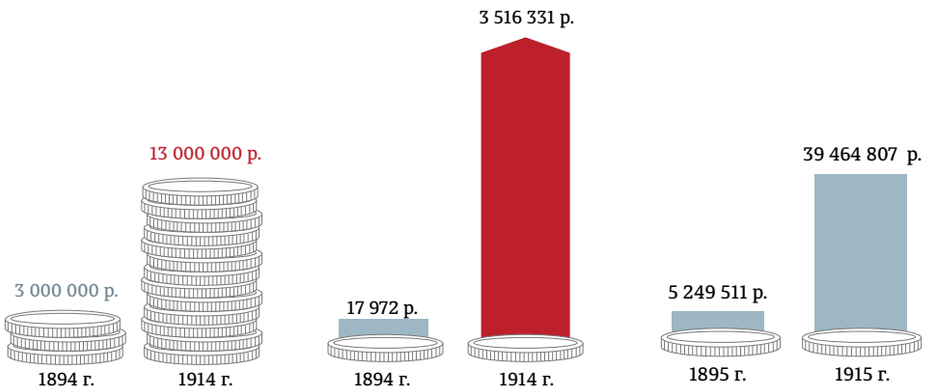
Река Амур. Плавучий кран стрелового типа. Общий вид

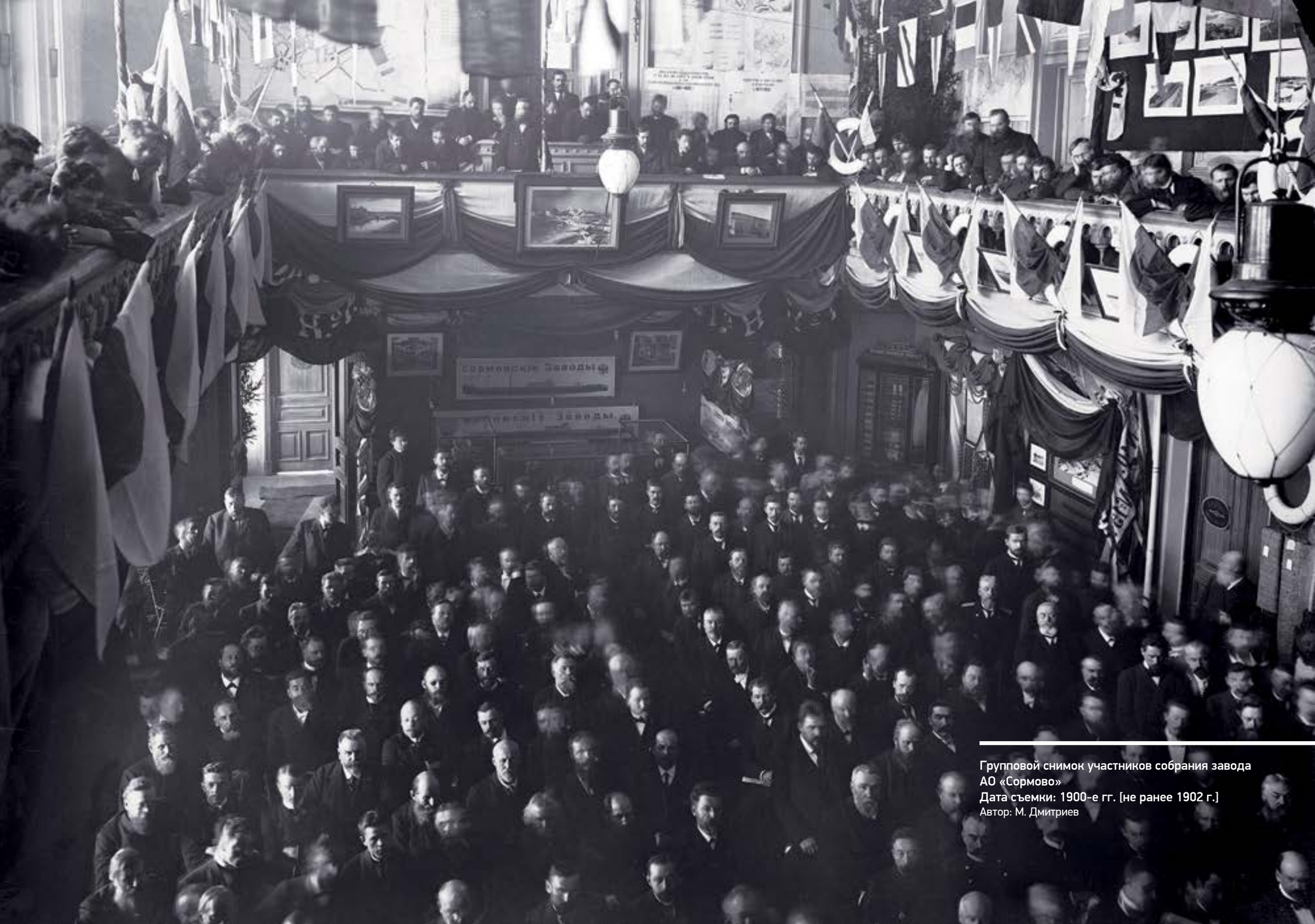


	1895 г.	1915 г.
ПЛОЩАДЬ ЗАВОДСКИХ ПОСТРОЕК В КВ. САЖЕНЯХ	12 157	50 112
ОТЛИВКА СТАЛИ В ПУДАХ	702 366	4 464 310
ЧУГУННОЕ ЛИТЬЕ В ПУДАХ	159 472	650 225

Предприятие стало одним из центров русской прогрессивной технической мысли. По размерам производства и количеству рабочих завод стал занимать первое место в губернии и одно из лидирующих — в России.

Наиболее крупный приток средств пришелся на год начала Первой мировой войны.





Групповой снимок участников собрания завода АО «Сормово»
Дата съемки: 1900-е гг. [не ранее 1902 г.]
Автор: М. Дмитриев

1914

НА КРУТОМ ПОВОРОТЕ ИСТОРИИ

За год заводом построено 68 паровозов, 2709 вагонов, 60 моторных понтонов для инженерных войск, выпущено около 1 миллиона шрапнельных снарядов, спущен на воду первый в стране колесный буксирный пароход «Москвич» с горизонтальным ДВС

Снаряд Первой мировой войны

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Корпус мастерской зарядных ящиков. Корпуса шрапнельных мастерских
Дата съемки: 1915 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Из воспоминаний Г. Д. Ханина (1972 г.)

Завод получил большие заказы на производство военного снаряжения: пушек, шрапнелей, снарядов и т.д. Производство начало расширяться, строились новые цехи. Было снесено несколько жилых домов, на месте которых построили шрапнельные цехи. Строительство новых цехов шло очень быстро: к началу 1915 г. шрапнельные цехи уже давали продукцию.

Шрапнельнопробная мастерская. Испытание корпусов шрапнелей
Дата съемки: 1915 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Групповой снимок участников испытаний полевой пушки на полигоне заводов акционерного общества «Сормово»
Дата съемки: 1914–15 гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Групповой снимок руководителей и служащих пушечного цеха с представителем Военного министерства
Дата съемки: 1915 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Замер кронциркулем болванок снарядов
Дата съемки: 1915 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Пехотный переносной броневой щит. Строевая стойка стрелка с винтовкой на плече
Дата съемки: 1915 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

«Тысячная» пушка. Общий вид
Дата съемки: 1915 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

1917

Февральская революция 1917 г. стала неожиданным событием как для местной власти, так и для провинциального общества. Никто и не предполагал, что буквально за несколько дней революционный вихрь сметет трехсотлетнюю монархию.

Основные события в Нижнем Новгороде проходили 1–2 марта 1917 г. Сормовские рабочие стали главной революционной силой в Нижнем Новгороде. Они организовали стачку, к которой присоединились рабочие других предприятий. Из воспоминаний канавинского рабочего Н. В. Акимова:

«В воскресенье, мы шли, как обычно, гулять с товарищами к Московскому вокзалу. Там узнали о происходящих событиях…Настроение у всех было возбужденное, приподнятое. Присоединившись к сормовичам, рабочие пошли на Благовещенскую площадь с красными флагами и пением революционных песен».

В первые дни марта в Нижнем Новгороде были арестованы представители старой власти — губернатор, вице-губернатор, полицмейстер и др.

21 апреля был создан общезаводской профсоюзный комитет, его председателем стал эсер Я. Обрядчиков. Завком принимал меры по введению 8-часового рабочего дня. При нем была создана комиссия по проведению рабочего контроля над производством. Комитет выступал за введение 8-часового рабочего дня, улучшение условий труда.

С. А. Хренников

В годы Первой мировой войны (с 1914 по 1918 гг.) директором Сормовского завода был Сергей Александрович Хренников. С его именем связан переход завода на выпуск военной продукции. С. А. Хренников был прекрасным производственником, одним из лучших специалистов в области металлургии и судостроения.

Директор предприятия С. А. Хренников вынужден был считаться с требованиями завкома. Противостояние между дирекцией и завкомом усилилось к осени 1917 г., грозя вызвать мощный социальный протест.
В сентябре 1917 г. дирекция объявила о закрытии предприятия. Напряженность нарастала — тысячи рабочих могли остаться без работы. Только вмешательство центральных властей на время нормализовало ситуацию — локаута удалось избежать. Но буквально через несколько недель грянула Октябрьская революция. Сообщение о социалистической революции было поддержано сормовскими рабочими на общезаводском митинге 26 октября 1917 г. И вновь, как и в февральские дни, сормовичи находились в авангарде революционных сил Нижегородской губернии.

Заводской гудок

Групповой снимок членов профсоюзного комитета Сормовских заводов акционерного общества «Сормово»
Дата съемки: 1917 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

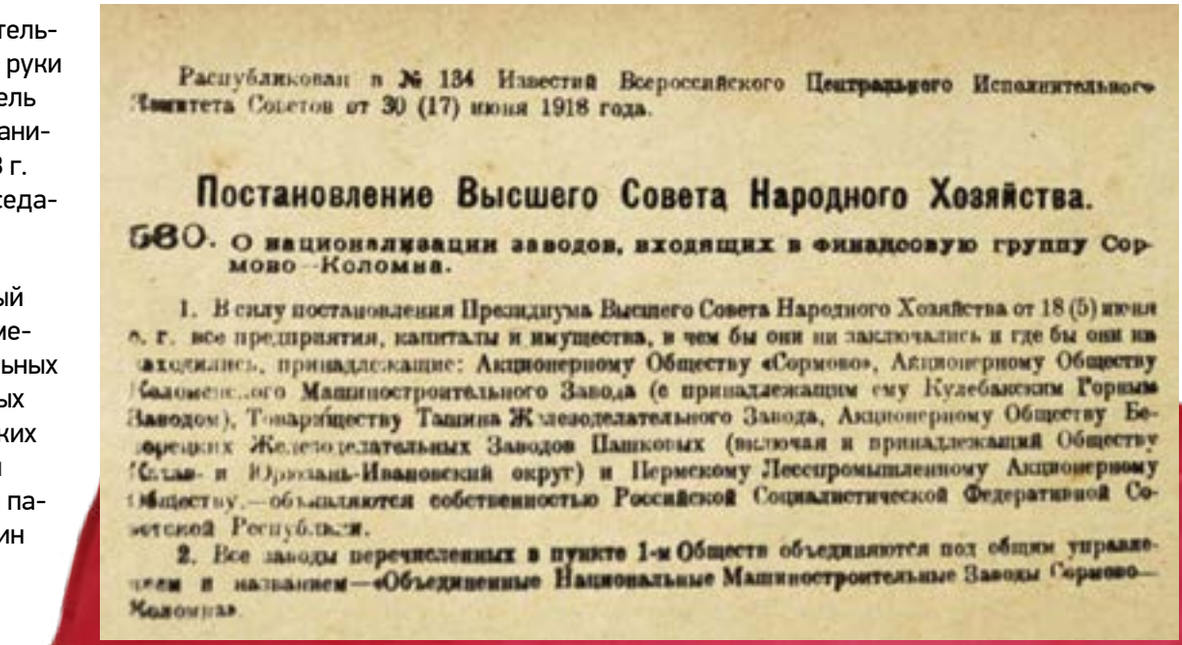
И. Г. Макаров
Председатель коллегии
заводоуправления
с дек. 1918 г. по дек. 1919 г.

А. С. Чернов
Председатель коллегии
заводоуправления
с дек. 1919 г. по сент. 1921 г.

Групповой снимок, коллегия завода с общезаводским комитетом
Дата съемки: 1920 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд,
р.п. Сормово

Конфликт между «старыми» владельцами и рабочими усиливался. В итоге 18 июня 1918 г. было принято постановление ВСНХ о национализации завода. Крупнейшие машиностроительные заводы страны, включая и Сормовский, были объявлены общенародной собственностью, и перешли в руки государства. Завод вошел в группу предприятий, управляемую «Объединением национализированных машиностроительных заводов Коломна-Сормово». Все права директората перешли в руки фабрично-заводского управления (Л. Н. Никольский — представитель ВСНХ, С. И. Коршунов — представитель союза металлистов, Н. Д. Данилов — председатель общезаводского комитета). С 26 декабря 1918 г. управление заводом перешло к коллегии заводоуправления, председателем которой стал И. Г. Макаров.

Завод представлял собой огромный по тем временам промышленный комплекс, состоявший из 48 цехов, 7 технических бюро и отделов, металлургическое производство (9 мартеновских , 166 электроплавильных и медеплавильных печей, 7 вагранок для плавок чугуна, 9 прокатных станов), кузница (64 паровых молота), 142 пресса, 313 гидравлических клепальных и трубозагибочных машин, 2272 станка. Завод обладал мощной энергетической базой, состоящей из 18 паровых котлов, 33 паровых машин, 36 двигателей внутреннего сгорания, 16 динамомашин и др. Заводской транспорт насчитывал 20 паровозов, 35 вагонов, 7 пароходов.



Расшубликован в № 134 Известий Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов от 30 (17) июня 1918 года.

Постановление Высшего Совета Народного Хозяйства.

580. О национализации заводов, входящих в финансовую группу Сормово—Коломна.

1. В силу постановления Президиума Высшего Совета Народного Хозяйства от 18 (5) июня с. г. все предприятия, капиталы и имущества, в чем бы они ни заключались и где бы они ни находились, принадлежащие: Акционерному Обществу «Сормово», Акционерному Обществу Коломенского Машиностроительного Завода (с принадлежащим ему Кудебакским Горным Заводом), Товариществу Ташина Железоделательного Завода, Акционерному Обществу Белорецких Железоделательных Заводов Пашковых (включая и принадлежащий Обществу Сатка- и Юрюзань-Ивановский округ) и Пермскому Лесопромышленному Акционерному Обществу,—объявляются собственностью Российской Социалистической Федеративной Советской Республики.

2. Все заводы перечисленных в пункте 1-м Обществ объединяются под общим управлением и названием—«Объединенные Национальные Машиностроительные Заводы Сормово—Коломна».

В годы гражданской войны (1918–20 гг.) Сормовский завод стал одной из важнейших промышленных крепостей советской власти.

В 1918 г. советское правительство приступило к созданию Волжской военной флотилии. Центром ее формирования стал Нижний Новгород. На заводах в Сормове «Нижегородский теплоход», в Муромском и Молитовских затонах речные суда переоборудовались в боевые. Всего на Сормовском заводе прошли ремонт и перевооружение 209 судов.

Работы по переоборудованию судов велись под руководством главного инженера И. Е. Аппака, инженерами С. Г. Скворцовым и В. П. Котовым. Заметный вклад в ремонт и перевооружение судов для флотилии внесли мастер по ремонту судов В. И. Рассадин и бригадир клепальщиков В. А. Балыкин.

В гражданской войне участвовали сормовские суда «Межень» (штабное судно командующего флотилией Ф. Ф. Раскольникова; это была яхта, на которой в 1913 г. путешествовала царская семья), буксирный пароход «Механик Приемский» (канонерская лодка «Память Володарского»), колесный буксир «Дегтярев» (канонерская лодка «Ваня-коммунист»). Известен теплоход «Волгарь-доброволец» — бывший теплоход «Матвей Башкиров», на который была навешена броня, установлены орудия и пулеметы.

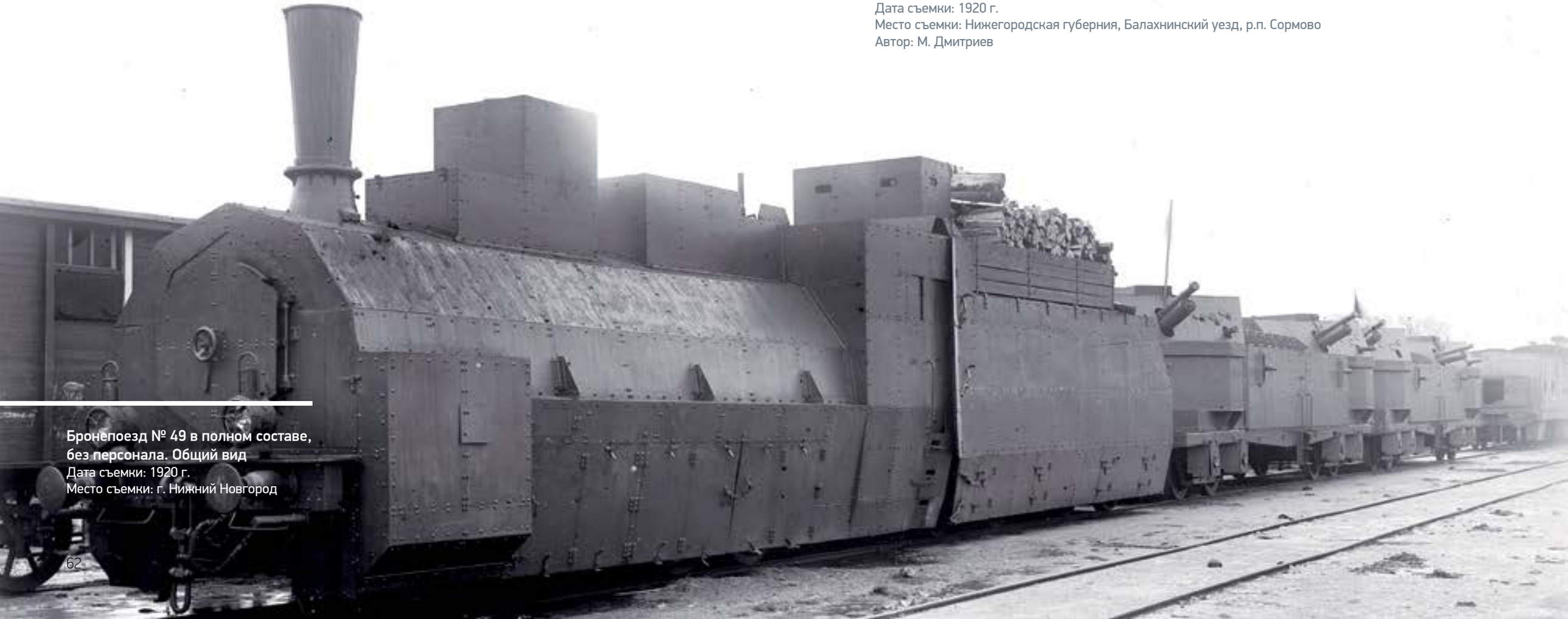
В сентябре 1918 г. на железной барже «Теша» были установлены четыре 130-мм дальнобойных орудия с крейсера «Диана», шесть орудий 75-мм и два 47-мм калибров. Новая боевая единица получила название плавучей батареи «Атаман Разин».

Волжская военная флотилия принимала участие в боях на Волге, Каме. Доставляла части Красной Армии к местам сражений, осуществляла снабжение и др.

В 1918 г. на Сормовский завод из Центробороны поступил заказ на производство бронепоезда. Сормово работало в тесной кооперации с Путиловским заводом, с которого был направлен в Нижний Новгород необычный артиллерийский дивизион на железнодорожных платформах . Пушки были замаскированы деревом и мешками с песком. Именно этот состав в Сормове стал настоящей крепостью на колесах, получившей название «Первый коммунистический бронепоезд имени товарища Ленина».

В период с 1918 по 1920 гг. Сормово отправило на фронт 30 бронепоездов (каждый был вооружен 3-дюймовыми морскими пушками, 18 пулеметами «Максим»), 50 бронеплощадок и платформ для установки зенитных и полевых орудий. На фронтах граждансой войны прославились бронепоезда № 12 и № 15 «Имени лейтенанта Шмидта» , № 20 «Центроброн», № 51 «Грозный мститель», № 56 «Коммунар» и др. В годы Гражданской войны бронепоезда активно использовались в боевых действиях.

Орудийная установка с башней на платформе
Дата съемки: 1920 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, р.п. Сормово
Автор: М. Дмитриев



Бронепоезд № 49 в полном составе, без персонала. Общий вид
Дата съемки: 1920 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

В 1919 г. части Красной армии под Одессой захватили несколько французских танков «Рено». Один из танков был отправлен в Москву В. И. Ленину в качестве подарка к празднику Первомая. Этот танк участвовал в Первомайских торжествах на Красной площади, став первооткрывателем танковых парадов. В. И. Ленин с большим интересом отнесся к подарку.

10 августа 1919 г. последовало решение СНК и Совета военной промышленности о том, что «Красное Сормово» выделялось для производства советских танков. Этот факт подчеркивает значение Сормовского завода в промышленном секторе страны. Такое сложное и абсолютное новое задание доверили именно сормовским специалистам. Совет Труда и Обороны предписывал использовать танк «Рено» в качестве прототипа советского танка, поручал его изготовление наиболее мощному заводу «Сормово», броневые листы — Ижорскому заводу, двигатели — заводу «АМО».

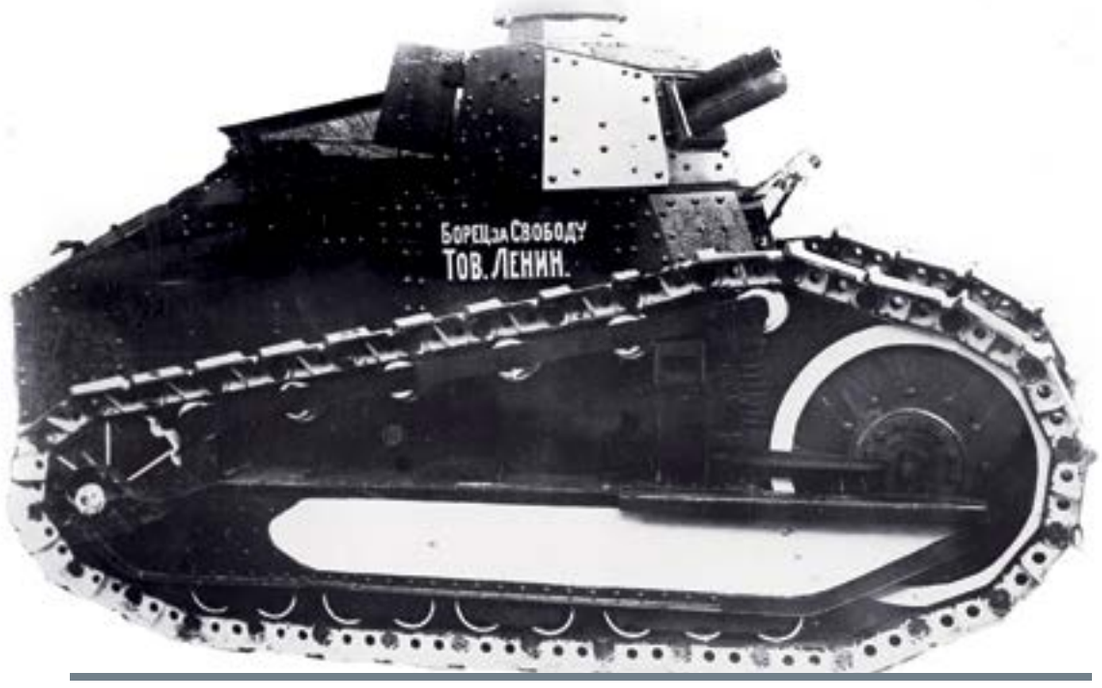
31 августа 1920 г. первый советский танк вышел на испытания. В ноябре 1920 г. испытания и приемку танка провели специалисты Совета военной промышленности. 1 декабря 1920 г. сормовские рабочие и инженеры послали рапорт В. И. Ленину:

«Направляем Вам справку о постройке первого танка русского производства. Все работы произвели собственными средствами, русскими рабочими и техниками. В результате испытаний (…) танк выполнил всю программу (…) и ныне представляет надежную боевую единицу».

Название танка родилось не сразу. Одни предлагали назвать его «Борец», другие — «За свободу». Наконец, все остановились на названии «Товарищ Ленин». И вдруг кто-то предложил соединить вместе все эти названия. Рабочие вывели на его бортах надпись: «Борец за свободу товарищ Ленин», на башне нарисовали звезду и добавили «РСФСР».

Всего на Сормовском заводе было собрано 15 танков (вооружены только 12 (4 — пушками и 8 — пулеметами). Большая часть танков поступила в 1921–22 гг. на оснащение в автоброневые части. В основном танки проходили стояли на вооружении до 1930 г., несколько танков находилось в учебных заведениях до 1932 г.

Сормовский танк на Красной площади



Танк «Борец за свободу товарищ Ленин» типа Рено. Общий вид
Дата съемки: 1921 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

1922

ФЛАГМАН СОВЕТСКОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ

С 1921 г. завод начал работы по восстановлению волжского транспорта: выпускал котлы, полускаты, инструмент, колеса и др.

С завершением Гражданской войны прекратил свою работу пушечный цех. Восстановление производства шло медленно. В условиях НЭП предприятие работало на хозрасчете. Основными заказчиками предприятия были Народный комиссариат путей сообщения и Управление водного транспорта. Первому «красному директору» Николаю Дмитриевичу Данилову (1921–22 гг.) пришлось преодолеть серьезные трудности в период перехода на выпуск мирной продукции в «коммерциализации» экономики. В 1921 г. на предприятии пустили одну из шести «замерзших» мартеновских печей. Завод стал возрождаться. В 1923 г. их работало уже четыре.

В 1922 г. завод был переименован, получив название «Красное Сормово». В 1922–23 гг. на предприятии возобновлено строительство — ввели в эксплуатацию лесопилку № 1, механическую мастерскую при судостроительном цехе, ремонтную мастерскую.

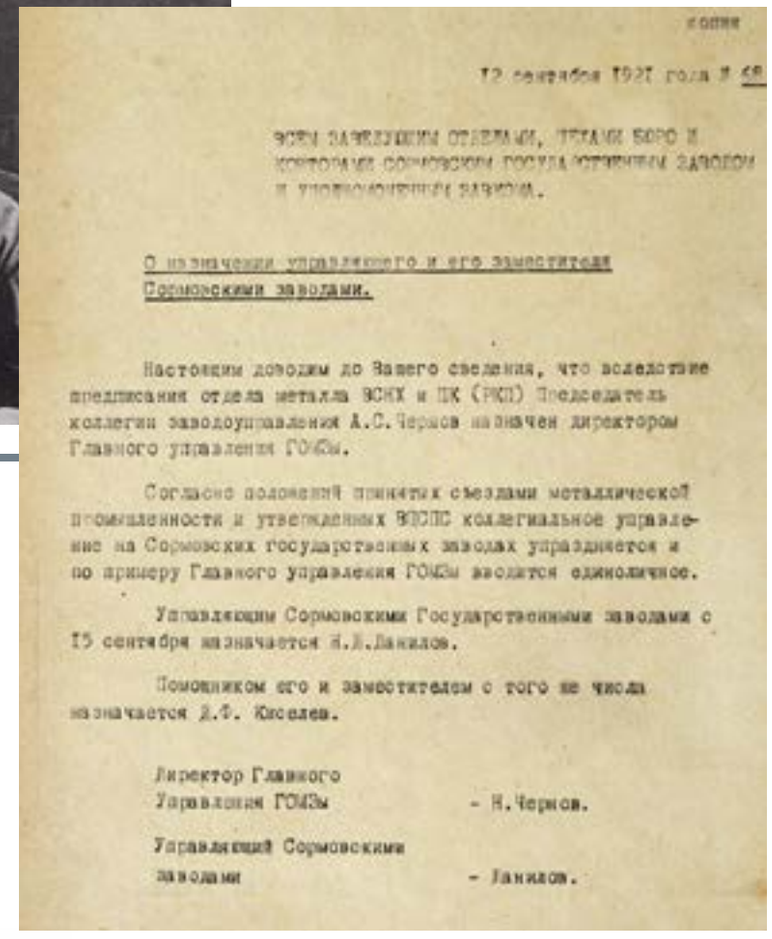
В 1925 г. предприятие выиграло конкурс на проект большегрузного (50 т) , так называемого «американского» вагона.

В 1926–27 гг. заказчикам были отправлены 300 новых 50-тонных вагонов, 40 специальных вагонов-котельных, 290 сорокатонных платформ.

В 1925 г. сормовские конструкторы модернизировали сормовский локомотив, который получил индекс «СУТ» (Сормовский усиленный тяжелый). К 1927 г. было выпущено 38 паровозов. Одновременно на предприятии выпускались локомотивные (самоходные) вагоны и др. 7 апреля 1928 г. сормовичи сдали машину № 2500.

В 1930 г. по кооперации с Коломенским заводом были изготовлены два сверхмощных паровоза типа 1–5–1.

Н. Д. Данилов.
Первый «красный» директор



12 сентября 1927 года № 68

О назначении управляющего и его заместителя Сормовскими заводами.

Настоящим доводим до Вашего сведения, что вследствие предписания отдела металла ВСНХ и ПК (РКП) Председатель коллегии заводоуправления А.С.Черков назначен директором Главного управления ГОМЗы.

Согласно положений принятых съездами металлической промышленности и утвержденных ВСНХ коллегиальное управление на Сормовских государственных заводах упраздняется и по примеру Главного управления ГОМЗы вводится единоличное.

Управляющим Сормовскими Государственными заводами с 15 сентября назначается Н.Д.Данилов.

Помощником его и заместителем с того же числа назначается Д.Ф. Киселев.

Директор Главного Управления ГОМЗы - Н.Черков.

Управляющий Сормовскими заводами - Данилов.

Личный жетон работника завода «Красное Сормово».
1922–30 гг.

Митинг на заводе по случаю выпуска паровоза «1898–1928» (Паровоз № 2500)
Дата съемки: 1928 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

В 1925 г. на XIV съезде ВКП(б) был взят курс на индустриализацию страны. В конце 1920-х — 30-е гг. в СССР развернулось грандиозное промышленное строительство — возводились новые заводы и фабрики, шел масштабный процесс реконструкции старых предприятий. Все ресурсы — и финансовые, и трудовые — были направлены на индустриализацию страны.

В 1931 г. «Красное Сормово» было реорганизовано в комбинат, состоящий из четырех заводов: металлургического, механического, вагонного и паровозостроительного. Предприятие выпускало три типа паровозов, четыре типа дизелей, восемнадцать типов паровых машин, четырнадцать типов вагонов. Верфь имела собственную большую судостроительную программу.

Пропуск на комбинат «Красное Сормово» (1931–35 гг.) нормировщика И. М. Плескова

Общий вид импортного станка в механическом цехе
Дата съемки: 1931 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Территория завода «Красное Сормово»
Дата съемки: 1930 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Печать механической мастерской комбината и сургучная печать судоферфи

Судоверфь
Дата съемки: 1929 г.

Еще в 1921 г. пушечный цех был переоборудован под выпуск дизельных двигателей и оснащен новым станочным парком. В 1924–25 гг. выпускались двухтактные нефтянные двигатели в 25 л.с. для тракторов.
В 1927 г. для фабрики «Красный Перекоп» Ярославского хлопчатобумажного комбината был построен двухтактный дизель типа «Ман» мощностью 2000 л.с. Сормово выпускало и четырехтактные компрессорные (К6-Ц 54/90) и четырехтактные бескомпрессорные двигатели (6БК-43, 3БК-43, 6БС-70). С 1927 г. началось производство главных ДВС для морских шхун. В 1928 г. было выпущено восемь дизелей по 1400 л.с.

Завод «Красное Сормово». Общий вид Ярославского двигателя МАН, на переднем плане группа рабочих и служащих
Дата съемки: 1928 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

1931

Завод «Красное Сормово». Опрокидывающаяся платформа. Общий вид (думпкар)
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1933 г.

Завод «Красное Сормово». Сборка эскалаторного тоннеля для московского метро
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1934 г.

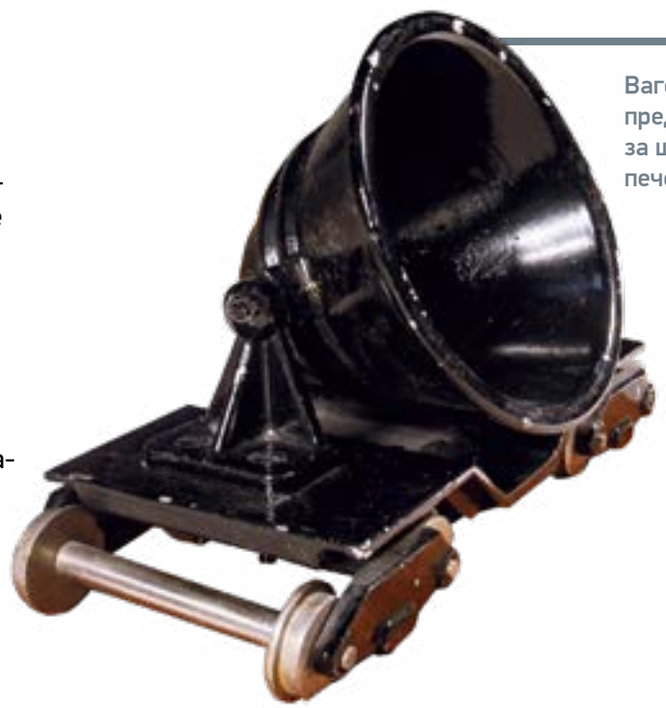
В 1931 г. предприятие выпустило первые думпкары — большие вагоны-самосвалы, ранее закупавшиеся в Америке.

Уже в первый год было произведено 319 думпкаров. Всего было выпущено 1462 ед. В 1932 г. «Красное Сормово» получило заказ на изготовление прокатных станов (630 и 450 мм) и первых в СССР сварных шлаковозов, чугуновозов, тележек и вагонеток.

Одним из важных заказов для Сормовского завода было изготовление тюбингов, тележек, вагонных осей для московского метрополитена.

В 1933 г. сормовичи освоили выпуск цельносварочного подвижного состава: 90 чугуновозов с емкостями на 80 т жидкого металла, 132 шлаковоза.

В 1933 г. верфь снова была присоединена к заводу.



Вагон-шлаковоз, предназначен для вывоза шлака от доменных печей к отвалу

Завод «Красное Сормово».
Общий вид группы у платформы-думпкар
Дата съемки: 1931 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

В 1929 г. «Красное Сормово» получило задание на строительство подводных лодок. Для выполнения этого заказа был организован сектор специального судостроения (начальник П. И. Макаркин). К концу года с Балтийского завода (Ленинград) стали поступать чертежи подводной лодки типа «Щука», имевшей среднее водоизмещение, вооруженной четырьмя торпедными аппаратами и двумя пушками К-45.

23 февраля 1930 г. в 12 годовщину Красной Армии состоялась закладка на стапеле первой подводной лодки (Щ-304). Шефство над ее строительством взял комсомол. Первая подлодка «Комсомолец» была сдана 15 августа 1934 г., а одиннадцатая этой серии — в 1937 г. К 1940 г. был освоен выпуск малых и средних подводных лодок III, V-бис,V-бис2, X, XII, IX-бис серии. Подводные лодки серии XII , получившие название «Малютки» (главный конструктор П. И. Сердюков), были заложены в Сормове сразу дивизионом из трех единиц в 1937 г.

К началу Великой Отечественной войны завод построил и сдал 32 подводные лодок, 40 находилось на стадии строительства. «Красное Сормово» стало одним из ведущих предприятий СССР в области подводного судостроения. В годы Великой Отечественной войны сормовские подводные лодки показали прекрасные боевые качества.

Помещение «Закладной доски» в закладную секцию подводной лодки группой участников митинга, посвященного началу строительства подводной лодки
Дата съемки: 1937 г.
Место съемки: г. Горький

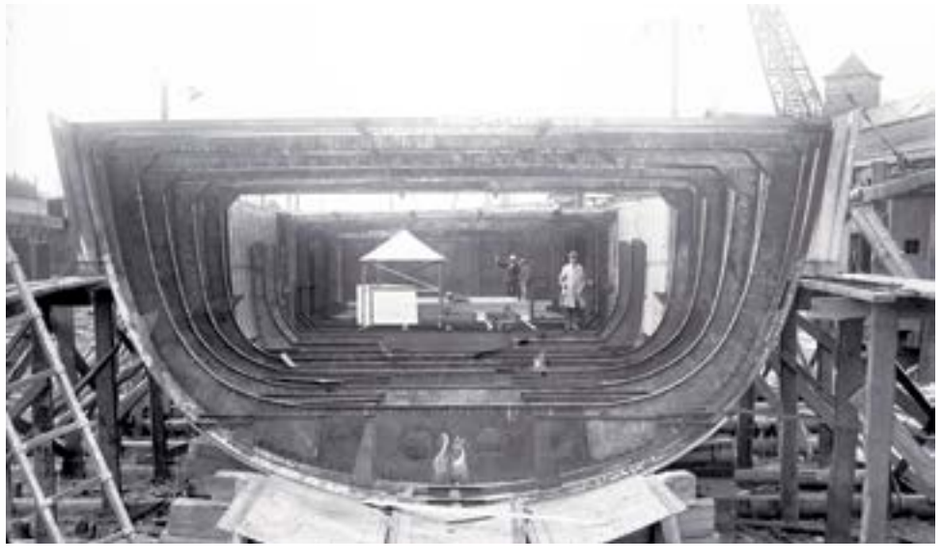
Вид с территории завода на затон реки Волги. В центре — подводная лодка серии Щ-323 в доке
Дата съемки: 1935 г.
Место съемки: г. Горький

В годы второй пятилетки проводилась реконструкция судостроительного и металлургического комплекса завода. Началась постройка нового плаза, корпусо-сборочного и сборочно-установочного цехов, которые оснащались новейшей техникой.

В 1930-е гг. сормовичи одними из первых в Советском Союзе перешли на изготовление судов с целиком сварными корпусами.

Приварка шпангоута к борту буксирного парохода.
Дата съемки: 1932 г.
Место съемки: г. Горький

Одна из первых на заводе бригад электросварщиков во главе с тов. Ганюшникиным (третий слева) работала на сварке корпуса сварного буксира «Сварщик»



Строительство корпуса служебного теплохода по заказу № 9592
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 16.09.1933 г.

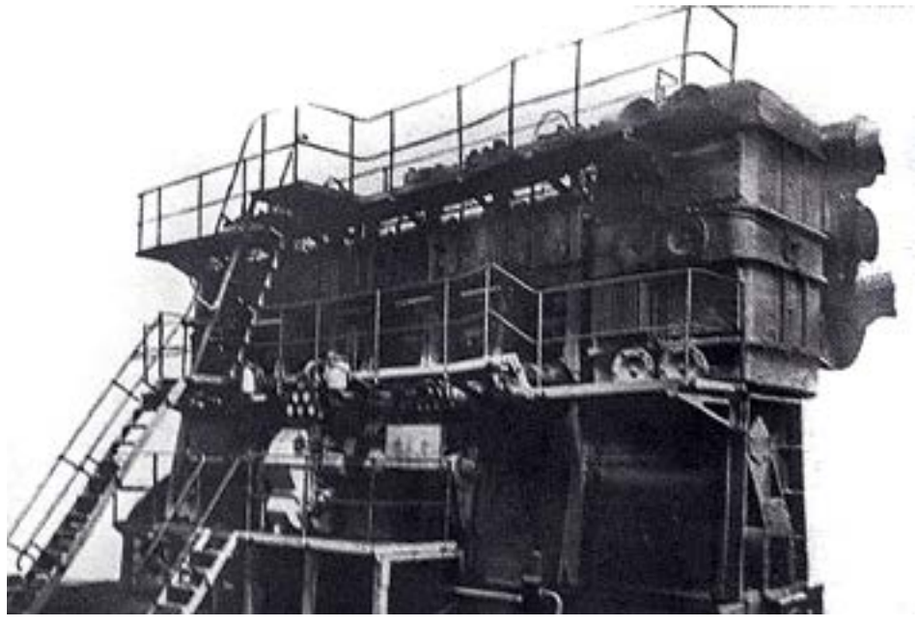
В годы второй пятилетки (1933–37 гг.) рождаются новые типы мощных паровозов.

В 1932 г. ВСНХ принял решение о расширении судостроения на заводе. С этого момента началось постепенное сворачивание производства паровозов. В 1933 г. на предприятии был выпущен паровоз № 3000. С 1935 г. производство товарных паровозов было прекращено. В 1936 г. на «Красном Сормове» было выпущено 135 узкоколейных паровозов. С 1937 г. паровозостроение было прекращено полностью (всего за 39 лет в Сормове было изготовлено 3468 паровозов). После войны паровозостроение на заводе будет ненадолго возобновлено.

Во второй половине 1930-х гг. из года в год увеличивалось дизелестроение. Так, для Ашхабадской элеткростанции в 1938 г. был сдан самый мощный в то время (4500 л.с.) стационарный двухтактный бескопрессорный 6-цилиндровый дизель марки 6-ДД-60/90. Новым типом дизелей стал полностью сварной ДВС типа БКРС-43 мощностью 300 л.с. После 1939 г. дизелестроение на «Красном Сормове» было свернуто.

Паровоз Э-68059. Общий вид
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1937 г.

Общий вид дизельного цеха
Дата съемки: 1928 г.



Двухтактный двигатель 4500 л.с. для Ашхабадской ГЭС
Дата съемки: 1935 г.

ПРОЕКТ

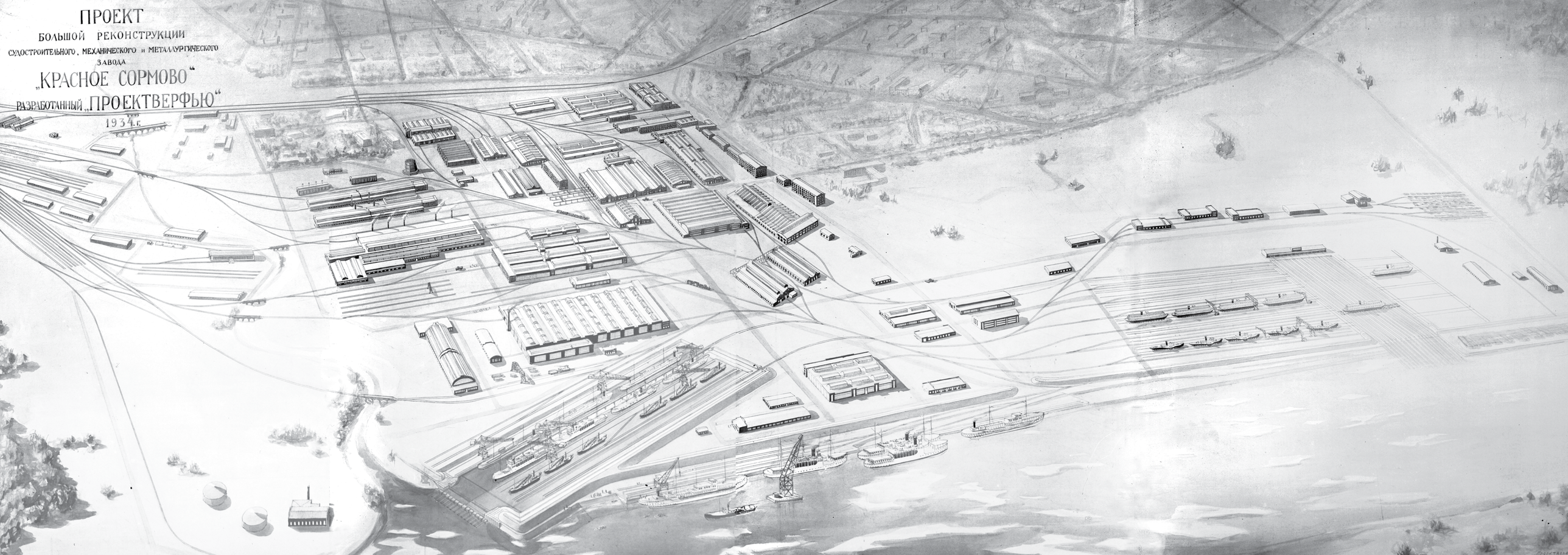
БОЛЬШОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ

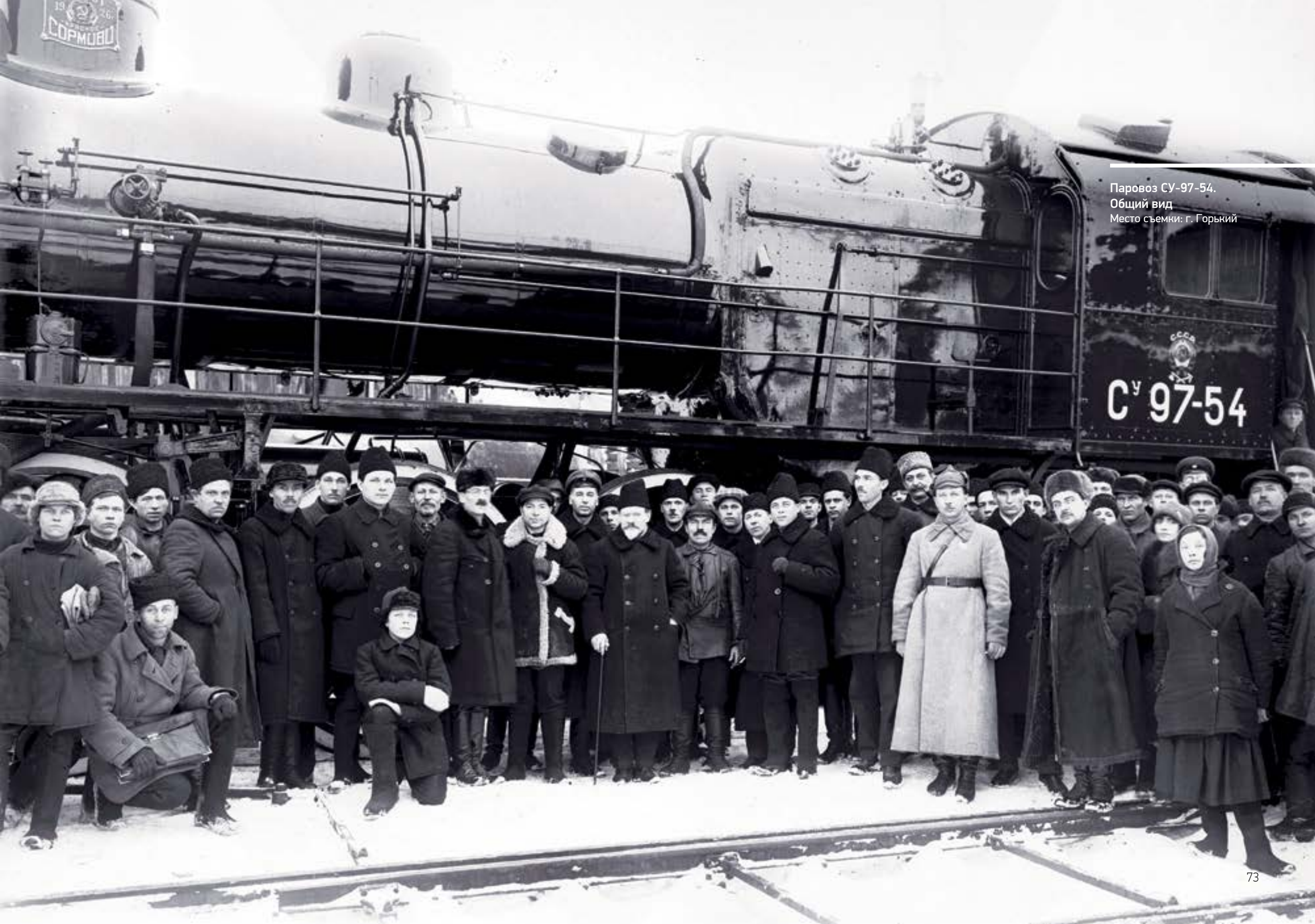
СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО, МЕХАНИЧЕСКОГО и МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО ЗАВОДА

„КРАСНОЕ СОРМОВО“

РАЗРАБОТАННЫЙ „ПРОЕКТВЕРФЬЮ“

1934 г.





Паровоз СУ-97-54.
Общий вид
Место съемки: г. Горький

1939

В 1939 г. завод «Красное Сормово» в ознаменование 90-й годовщины предприятия и за выдающиеся заслуги в деле судостроения и машиностроения был награжден Орденом Трудового Красного Знамени

УКАЗ

Президиума Верховного Совета Союза ССР

О награждении орденом Трудового Красного Знамени горьковского завода „Красное Сормово"

В ознаменование 90-й годовщины горьковского завода „Красное Сормово" и за выдающиеся заслуги в деле судостроения и машиностроения наградить завод „Красное Сормово" **орденом Трудового Красного Знамени.**

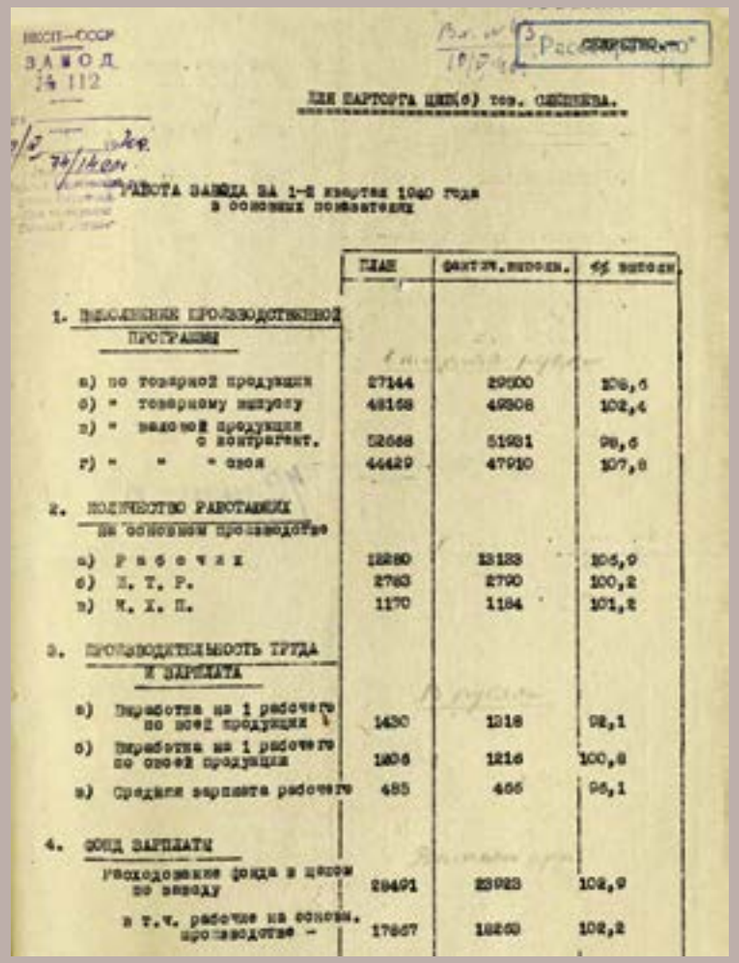
Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН

Москва, Кремль, 4 декабря 1939 года.

Работники, награжденные правительственными наградами к 90-летию, в 1939 г.

В предвоенной пятилетке на «Красном Сормове» (с 1939 г. — завод № 112) обновилось оборудование (в 1938–40 гг. — 484 ед.). Многие станки были ориентированы на выпуск оборонной продукции. Еще в 1929 г. в Германии был куплен гигантский фрезерно-расточный станок «Портал II». На его станине во время войны помещался корпус танка Т-34.

Постепенно Сормово сворачивало производство гражданской продукции. В 1940 г. все механические цеха (за исключением двух, которые выпускали снаряды) были сосредоточены на подводном судостроении. Кроме того, предприятие выпускало 203-мм и 103-мм снаряды. Специализация завода стала носить оборонный характер.



НКСП—СССР
ЗАВОД
№ 112

Вх. № 3
10/V 40

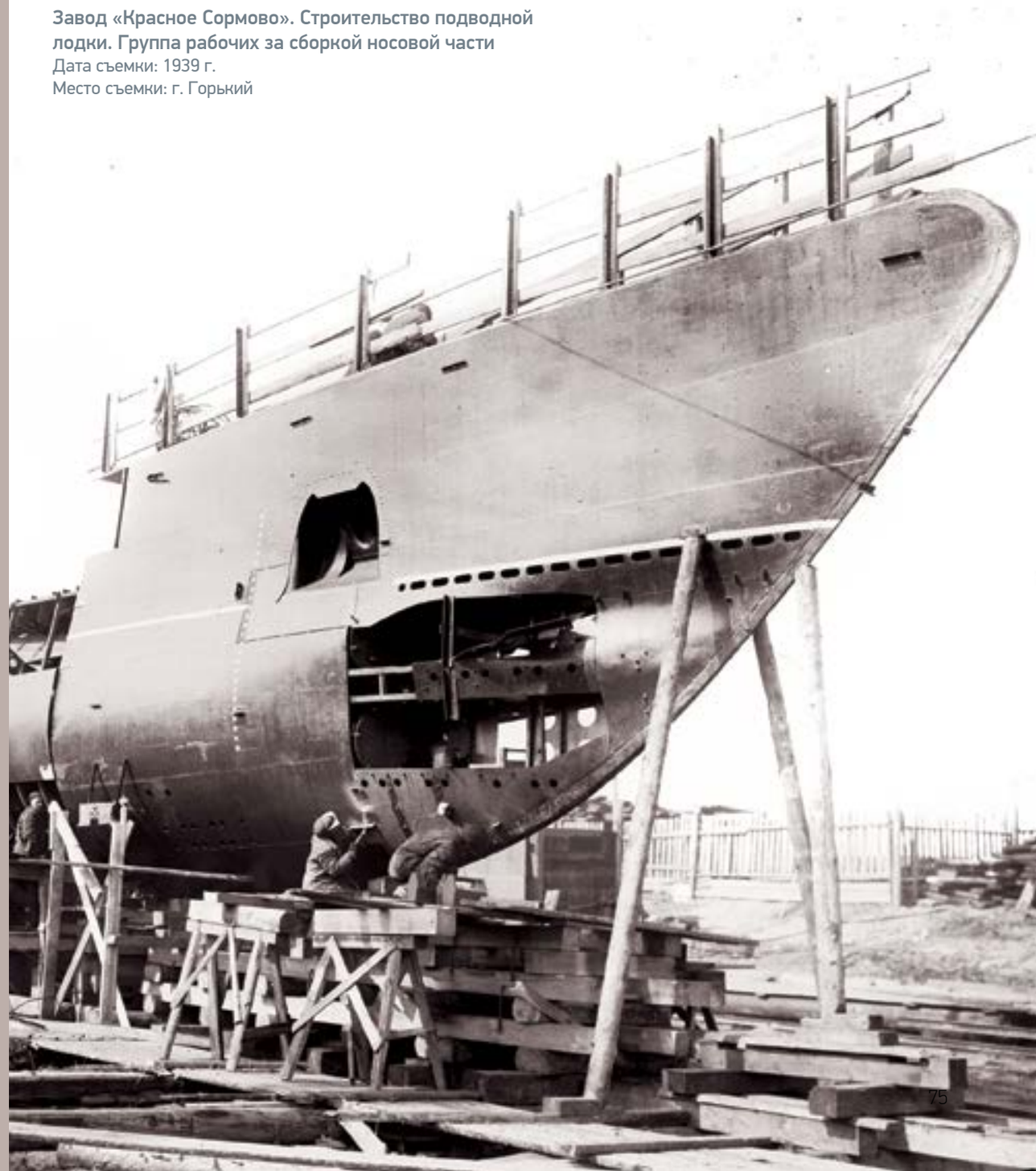
„Рассмотрено"

ДЛЯ ПАРТОРГА ЦИП(б) тов. СЛЕПНЕВА.

РАБОТА ЗАВОДА ЗА 1-й квартал 1940 года
в основных показателях

	ПЛАН	фактич. выполн.	% выполн.
1. ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ			
а) по товарной продукции	27144	29500	108,6
б) " товарному выпуску	48168	49308	102,4
в) " валовой продукции с контрагент.	52668	51931	98,6
г) " " " своя	44429	47910	107,8
2. КОЛИЧЕСТВО РАБОТАЮЩИХ на основном производстве			
а) Рабочих	12280	13133	106,9
б) И. Т. Р.	2763	2790	100,2
в) М. Х. П.	1170	1184	101,2
3. ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА И ЗАРПЛАТА			
а) Выработка на 1 рабочего по всей продукции	1430	1318	92,1
б) Выработка на 1 рабочего по своей продукции	1206	1216	100,8
в) Средняя зарплата рабочего	485	466	96,1
4. ФОНД ЗАРПЛАТЫ			
Расходование фонда в целом по заводу	28491	23923	102,9
в т.ч. рабочие на основн. производстве —	17867	18263	102,2

Завод «Красное Сормово». Строительство подводной лодки. Группа рабочих за сборкой носовой части
Дата съемки: 1939 г.
Место съемки: г. Горький



1941

ТРУДОВОЙ ПОДВИГ В ГОДЫ ВОЙНЫ*

Война резко изменила условия и задачи работы предприятия. Постановлением ГКО от 1 июля 1941 г. и распоряжением СНК от 3 июля 1941 г. заводу № 112 («Красное Сормово») предписывалось вместо изготовления подводных лодок, мощных дизелей, компрессоров и паровых машин, не уменьшая производства боеприпасов, перейти на выпуск танков Т-34. К особому оборонному заказу привлекались и другие предприятия. В кооперации по производству танков совместно с заводом № 112 участвовали Горьковский автозавод, «Двигатель революции», ГЗФС, «Гудок Октября», Муромский паровозоремонтный завод, Кулебакский металлургический завод, Выксунский завод дробильного оборудования и др. В ночь со 2 на 3 июля 1941 г. состоялось совещание с приехавшим на завод наркомом В. А. Малышевым. Корабелам была поставлена правительственная задача — начать выпуск танков.

Танк Т-34 создавался в КБ завода № 183, возглавляемого М. И. Кошкиным. Большую роль в разработке концепции средних танков сыграл начальник автобронетанкового управления Наркомата обороны Д. Г. Павлов. Начало работы над танком относится к 1938 г. Поддержку новой модели оказал И. В. Сталин. На первые экземпляры танка ставилась 76-мм пушка Л-11, разработанная на Кировском заводе. Но основной пушкой боевой машины стала 76-мм пушка Ф-32, разработанная под руководством В. Г. Грабина в КБ завода № 92 в Горьком. Эта пушка имела меньшее количество деталей, она была простой в изготовлении. В 1940 г. Ф-32 принимается в качестве танковой пушки (с февраля 1941 г. — Ф-34). На танк был установлен дизельный двигатель 500 л.с. (В-2). Т-34 признан лучшим танком Второй мировой войны. В начальный период войны Т-34 превосходил любой немецкий танк по бронезащите, и ни одна немецкая противотанковая и танковая пушка не могла поразить его лобовую броню. Вместе с тем, 76-мм поражала любой немецкий танк. Дизельный двигатель увеличил безопасность боевой машины и запас хода. Т-34 отличался прекрасной проходимостью и высокой скоростью (55 км в час по шоссе). Танк был прост в ремонте в полевых условиях. Т-34 был уникальным боевым комплексом.

Танк Т-34 выходит из цеха. Фото военных лет
Место съемки : г. Горький

Буксировка танком Т-34 дивизионной пушки ЗиС-3 через траншею. Общий вид
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1943 г.

* В разделе использованы материалы из книги:
Вдовин М. Н., Горева А. М. Все для Победы! (Очерки истории оборонной промышленности Горьковской области. 1930–1945 гг.). — Н. Новгород: Кварц, 2010.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № ГКО-1сс.

от „ 1 " июля 1941 г. Москва, Кремль.

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА СРЕДНИХ ТАНКОВ Т-34 НА ЗАВОДЕ "КРАСНОЕ СОРМОВО".

Государственный Комитет Обороны постановляет:

1. Обязать Наркомсудпром - т.Носенко:

а) немедленно приступить на заводе "Красное Сормово" к производству средних танков Т-34. Выпуск танков начать с 1.1Х.1941г.;

б) немедленно приступить на Кулебакском заводе к производству бронелистов для танков Т-34.

Подачу бронелистов заводу "Красное Сормово" начать с 1.УШ.1941г.

2. Обязать Наркомсредмаш - т.Малышева немедленно приступить в цехе авиамоторов Горьковского автозавода к производству авиамоторов М-17.

Выпуск авиамоторов М-17 начать с 1.1Х.1941г.

3. Разрешить Наркомсудпрому устанавливать на танках Т-34 авиамотор М-17.

4. Обязать Наркомсредмаш - т.Малышева к 10 августа с.г. закончить испытания мотора М-17 работой на газойле. При положительных результатах перевести работу мотора М-17 на газойль

5. Обязать Наркомчермет - т.Тевосяна обеспечить бесперебойную подачу слитков броневой стали с Выксунского завода Кулебакскому заводу НКСП в количествах, обеспечивающих выполнение программы по броне.

6. Установить, что во всех расчетах о производстве танков, авиамоторов и брони исходить из программы выпуска танков Т-34 в 1941г. 700-750 штук и в 1942г. - 3000 танков.

7. Привлечь к производству танков Т-34 и авиамоторов М-17 заводы г.Горького и области: "Двигатель революции" НКТМ, Выксунский завод "ДРО" НКСтанкостроения, Муромский паровозоремонтный завод НКПС, "Гудок Октября" НКОМ, завод им.Свердлова НКМТП РСФСР и завод "Красный якорь" НКСП.

т.Малышеву установить об"ем кооперации по производству танков и моторов по этим заводам.

8. Обязать Наркомстанкостроения - т.Ефремова отгрузить Горьковскому автозаводу для производства авиамоторов М-17 металлорежущих станков по спецификации Наркомсредмаша - в июле - 300 станков и в августе - 200 станков.

Отгрузку произвести впереди всех других потребителей.

В срочном порядке из Сормова на Харьковский завод № 183 (головное предприятие по производству танков Т-34) были откомандированы специалисты для изучения производства. С завода № 183 прибыли инженеры для оказания технической помощи, сормовичам были переданы комплекты всех деталей танка. «Красному Сормову» предстояло освоить отливку башен и других бронедеталей. Большую помощь в этом вопросе оказало специальное научное учреждение НИИ-48 (Колпино). Своих инженеров-металлургов на Сормовский завод отправил Мариупольский завод.

На предприятии провели реконструкцию механических цехов, ряд цехов был построен заново (в частности, № 43 — для обработки броневых листов, сборки и сварки корпусов танков, и № 42 — термический, а также сталелитейный), увеличили мощности металлургического производства. Большой объем работы пришлось провести в цехе № 5 (поточной сборки танков), в котором был создан главный конвейер длиной 180 м.
К строительным работам привлекались даже ученики старших классов и студенты.

Подросток на сборке танковых колес
Место съемки : г. Горький

Сборка танков
Место съемки : г. Горький

Завод «Красное Сормово». Цех сборки танков
Место съемки: г. Горький

На завод поступали новые станки. Большую работу по организации производства провели сормовские конструкторы. Танк Т-34 оснащался дизельным двигателем В-2, изготовлявшимся Харьковским заводом № 75 и Кировским заводом (Ленинград). Но эти заводы не смогли обеспечить танковое производство необходимыми моторами. На танк Т-34 поставили авиационный мотор М-17 мощностью 500 л.с. Эти двигатели выпускались на Горьковском автозаводе и его филиале — заводе № 466.

Сормовские специалисты внесли изменения в конструкцию танка для установки нового мотора и др. Технологи и конструкторы разработали 4986 чертежей, составили 2849 технологических процесса на производство танка, разработали 5822 чертежа на специнструмент. За 1,5– 2 месяца инструментальному цеху надо было выпустить до 10 тыс. наименований приспособлений, штампов, режущего и мерительного инструмента. В течение нескольких месяцев коллектив судостроительного завода создал мощное танковое предприятие.

Испытание танка Т-34. Погружение в воду плавучим краном
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1943 г.

Танковая колонна «Горьковский комсомол»
Место съемки: г. Горький

Н. Н. Смеляков

Уже в сентябре 1941 г. были сданы первые пять боевых машины, а в октябре 1941 г. первый эшелон с сормовскими танками ушел под Москву. В ноябре 1941 г. на заводе было выпущено 58 танков, в декабре — 97.

Сормовские танки принимали участие в боях за Москву. Вот как подчеркивает значение сормовских тридцатьчетверок Г. К. Жуков:

«В октябре 1941 г… мы начали получать с Сормовского завода первые танки Т-34. Эта помощь пришла вовремя и сыграла большую роль в битве за Москву».

Чтобы уменьшить зависимость от заводов, участвующих в производстве Т-34, сормовичи организовали выпуск ряда узлов и деталей у себя. В соответствии с постановлением СНК СССР от 23 декабря 1941 г. «Красному Сормову» предписывалось с 1 февраля 1942 г. полностью освободить Горьковский автозавод от производства траков для Т-34. Отливка траков была одной из сложнейших задач, это было супермассовое производство, так как на каждый танк шло полторы сотни звеньев, не считая запасных. Делались они из стали Гильфида с содержанием марганца 11–14 %. В новом сталелитейном цехе № 20 для литья звеньев был выделен специальный участок, в дальнейшем — цех № 7 (начальник цеха А.Ф. Гармышев (главный металлург завода), его заместитель — Н. Н. Смеляков). Производство траков определяло объем выпуска боевых машин. В четвертом квартале 1942 г. ежедневно стали выпускать по 10 комплектов траков. Сормовские металлурги освоили тонкости литья из особой стали. Сборка гусениц осуществлялась в механическом цехе № 1.

Танки Т-34 перед ремонтом
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1942 г.

Из книги В. В. Федорова «Оружие Победы» (Н. Новгород: Книги, 2010. С. 99–100)

На его [танка] гусеницах есть выступы, которые рабочие попросту звали «забияками». Для отливки их в большом количестве требовались стержни. Много раз программа выпуска танков была подугрозой срыва из-за этой, казалось бы, мелочи. Каждый стерженщик должен был за одиннадцатичасовую смену делать по 200 штук, но больше 100 никто не делал. Надо было преодолевать своего рода психологический барьер — оставить позади привычный ритм работы. Но как это сделать? За дело взялся старый рабочий, стерженщик высокой квалификации Юрий Петрович Рожков… Собрались стерженщики. Все с любопытством смотрели на Рожкова… Юрий Петрович снял пиджак, неторопливо надел фартук, достал инструмент, который сам изобрел и сделал. Все проверил… Он, казалось, работал не спеша, не суетился у стержневых ящиков. Все его повороты, шаги, движения были обдуманы и четки! Прошел час. Есть 40 стержней! Рабочих это не очень удивило… Незаметно прошел еще час. Еще 50 стержней оказались на сушильной плите. Ни тени усталости на лице старого рабочего. Точность движений завораживала. Стерженщиков теперь интересует качество. Ходили, смотрели — придраться не к чему. Прошло пять часов. На плите лежало 300 стержней! И ведь отработано только полсмены. Юрий Петрович отложил инструмент для короткого отдыха. Все молчали. Спросил: «Нужно еще показывать?» Мертвая тишина раскололась аплодисментами. Петрович невольно поклонился. Психологический рубикон был преодолен. Инструмент старого рабочего размножили и выдали стерженщикам. Норма 250 стержней в смену стала обычной…

Сборка танков на заводе
Место съемки: г. Горький

Государственный Союзный ордена Трудового Красного Знамени

Завод № 112

ГОРЬКИЙ, почтовый ящик № 209 . Для телеграмм ГОРЬКИЙ

. 26/XI 194/ г. экз. №

Рассекречено
Секретно
Рассекречено
ВОЗВРАТИТЬ в Особый Сектор
Горьковского Обкома ВКП(б)

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОРЬКОВСКОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ

Тов. РОДИОНОВУ.

Для обеспечения выполнения заводом программы заданной тов. МАЛЫШЕВЫМ-конструкторским отделом завода должен быть проведен большой об"ем мероприятий, - главным образом по снижению трудоемкости путем упрощения обработки деталей А-34 и по заменителям дефицитного покупного оборудования и материалов.

Эта работа в настоящее время частично проводится, но развернуть ее полностью и провести так быстро, как это необходимо для производства не представляется возможным из-за острой нехватки людей.

Протоколом от 17/XI - на завод возложена разработка заново чертежей усиленного корпуса и колпака с жестким сроком окончания.

С наступлением холодов отрабатывается и проверяется на машине устройство для холодного запуска машин на морозе без подогрева

совершенно не продолжается работа по обследованию и снижению температурного режима мотора для эксплоатации в летних условиях, тогда как н/завод имеет возможность выпускать машины с существующей системой охлаждения только в зимний период.

Перечисленные и ряд других работ несмотря на их важность для производства и качества машин в настоящее время КО не ведутся по причине отсутствия людей, т.к. оставшиеся в бюро небольшое количество конструкторов с трудом справляются с текущими и наиболее неотложными вопросами производства.

Поэтому прошу Вашего распоряжения Начальнику Оборонстроя откомандировать в завод часть конструкторов, посланных заводом на укрепленную линию хотя-бы в количестве 34 человек из 105 посланных.

ДИРЕКТОР ЗАВОДА: (МИХАЛЕВ)

Д. В. Михалев

Л. Н. Краснопольский

Из воспоминаний Г. П. Хрящева (1971 г.)

... Вспоминаю, как тогда мы все сормовичи переучивались, с большим упорством на практике осваивали производство Т-34, учились работать в быстром темпе, добиваясь ритмичного изготовления нового вида продукции. Первое время весь командный состав и рабочие цеха упорно и настойчиво осваивали новое незнакомое дело...

Стенды для сборки корпусов танка Т-34
Место съемки: г. Горький

В начале 1942 г. развернулись работы по внедрению автоматической сварки под слоем флюса по методу академика Е. О. Патона. В цехе № 43 были созданы специальные автоматы. Работа по налаживанию автоматической сварки велась под руководством сотрудников отдела главного технолога В. М. Киреева, М. Г. Панова, Л. Н. Краснопольского. Внедрение автоматической сварки позволило увеличить производительность на сварочных операциях и добиться повышения прочности сварочного шва. Из-за дефицита флюса сормовские специалисты наладили выпуск его заменителя. Завод полностью перешел на флюсы собственного производства. С конца 1942 — начала 1943 гг. на Сормовском заводе стала широко применяться автоматическая сварка под слоем флюса. В 1944 г. действовало 12 установок автоматической сварки.

В соответствии с решением ГКО от 14 марта 1942 г. производство моторов М-17 на Горьковском автозаводе прекращалось, и «Красное Сормово» должно было производить танки с дизельным мотором В-2, который изготавливался на Кировском заводе в Челябинске. На предприятие оперативно были переделаны чертежи моторной группы. В июне 1942 г. вышло распоряжение В. А. Малышева об организации производства башен танка.

Несмотря на огромную работу, которую проводили сормовичи, наладить ритмичную работу по выпуску танков и выйти на плановые показатели не удавалось. Не хватало станков, не было полного цикла собственного производства танков. У «Красного Сормова» было много поставщиков, отправлявших на предприятие необходимую продукцию нерегулярно. Главный инженер Г. И. Кузьмин вынужден был все время проводить в командировках на предприятиях-должниках. Руководство завода искало новых поставщиков. Все это приводило к многочисленным простоям и невыполнению программы. Директор завода «Красное Сормово» Д. В. Михалев был отстранен от должности директора и отдан под суд. В дальнейшем он продолжил работу на заводе главным инженером.

В мае 1942 г. директором завода был назначен Е. Э. Рубинчик. Новый руководитель основные усилия направил на обеспечение максимальной независимости от заводов, работавших с «Красным Сормовом» в кооперации. Специалистами предприятия были разработаны технологические цепочки, проведена доукомплектовка оборудования, что позволило сконцентрировать производство танков на собственной площадке и уменьшить зависимость от предприятий-постащиков.

Е. Э. Рубинчик был прекрасным организатором. Всегда действовал спокойно, его основным методом работы с подчиненными были убеждение и внимательное отношение к их вопросам. Он ежедневно бывал в цехах, интересовался успехами и возникшими проблемами, всегда находил оптимальное решение производственных вопросов. Многих рабочих и инженеров Е. Э. Рубинчик знал лично, старался помочь им в решении бытовых вопросов. Он пользовался заслуженным авторитетом в трудовом коллективе завода. Его имя стало легендарным для «Красного Сормова» и истории отечественной промышленности.

В июле 1942 г. было выпущено 250 танков (по плану 250), в августе — 300 (по плану — 275), в сентябре — 350 (по плану — 300). На «Красном Сормове» произошел перелом в производстве танков. К концу 1942 г. технология изготовления тридцатьчетверок установилась полностью. Постепенно завод входил в график выпуска танков в среднем по 9–10 единиц в сутки. Всего за 1942 г. на заводе было выпущено 2584 новых танка, 222 — отремонтировано.

Продолжался процесс оснащения новым оборудованием. В цехах создавались новые поточные линии, был построен филиал сборочного цеха № 5 для сдачи танков, организован цех по производству штампов и пресс-форм.

В 1943 г. Сормовский завод перешел к налаживанию производства коробки перемены передач (ранее они поставлялись Горьковским заводом фрезерных станков).

В этом же году начались работы по модернизации танка. Конструкторский отдел завода получал подробную информацию о боевых качествах танка, о технике противника. Бои на Курской дуге 1943 г., в которых немцы применяли тяжелые танки «тигр» и «пантера», вооруженные 88-мм пушками, показали срочную необходимость создания более мощного танка.

Е. Э. Рубинчик

Рубинчик вручает награды

Ефим (Хаим) Эммануилович Рубинчик (1903–1991) родилсяв мест. Березино Игуменского уезда Минской губернии в семье кустаря.
В 1916–19 гг. учился в высшем начальном училище. Трудовую деятельность начал в 1920 г. уполномоченным волревкома в с. Капланы Минской губернии. С 1920 г. — в Москве: курьер «Москватопа», заведующий отделом Краснопресненского райкома РКСМ. В 1924–26 гг. работал в московской типографии «Рабочая газета» наборщиком, начальником машины, секретарем ячейки ВКП(б). В 1924–26 гг. без отрыва от производства учился на рабфаке при МГУ, затем — на вечернем отделении Комуниверситета им. Я. М. Свердлова, которое окончил в 1929 г. С 1927 по 1938 гг. — на партийной работе: секретарь ячеек ВКП(б), типографии № 13 Мосполиграфа, типографии «Гудок», в 1930–33 гг. — заведующий агитмассовым отделом Краснопресненского райкома ВКП(б) г. Москвы. В 1933–37 гг. — секретарь парткомов Воскресенского химкомбината, Коломенского машиностроительного завода. В 1937–38 гг. — первый секретарь Коломенского горкома ВКП(б) Московской области. С 1938 г. — на хозяйственной работе: председатель и заместитель председателя президиума Московского городского совета промкооперации, в 1941–42 гг. — директор Коломенского машиностроительного завода.
В 1942–49 гг. — директор завода «Красное Сормово». Под его руководством было налажено ритмичное производство танков Т-34 и увеличен их выпуск. В 1949–52 гг. директор завода № 264 в г. Сталинграде.
В 1952–55 гг. — директор завода № 6 Министерства судостроения в г. Богородске Горьковской области. В 1955–57 гг. — директор завода им. Г. И. Петровского в г. Горьком.
В 1957–58 гг. — начальник управления материально-технического снабжения и сбыта Горьковского совнархоза, в 1963–65 гг. — заместитель председателя Волго-Вятского совнархоза. В 1965–85 гг. — начальник управления материально-технического снабжения Волго-Вятского района Госкомитета Совета Министров СССР по материально-техническому снабжению, начальник Волго-Вятского главного территориального управления Госснаба СССР. С 1985 г. — на пенсии.
Член КПСС с 1922 г. Делегат XXV, XXVI съездов КПСС. Лауреат Государственной премии (1949 г.). Награжден четырьмя орденами Ленина, орденами Октябрьской революции, Кутузова I степени, двумя орденами Отечественной войны I степени, четырьмя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Дружбы, медалями.
Генерал-майор-инженер.

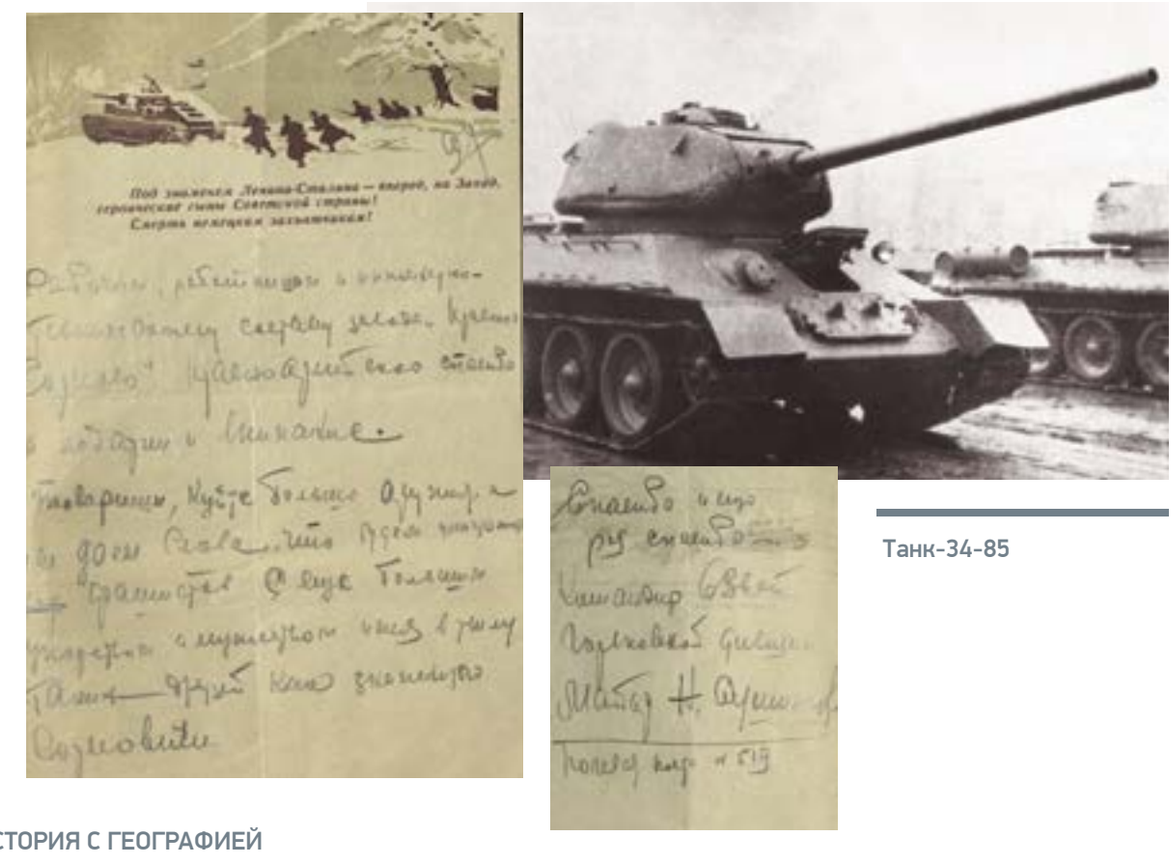
Григорий Иванович Кузьмин (1903–1945) родился в деревне Поляна Горбатовского уезда Нижегородской губернии. В 1920–34 гг. работал на заводе «Красное Сормово» на различных должностях — конторщик, слесарь, председатель профбюро, конструктор, заведующий отделом рационализации, заведующим плановым бюро. В 1936 г. окончил Горьковский индустриальный институт и продолжил трудиться на «Красном Сормове» — заведующим отделом подготовки производства, начальником цеха, начальником планово-производственного отдела, вырос до главного инженера.
Его богатый опыт руководителя и инженера в полной мере проявился в годы Великой Отечественной войны. Он награжден орденами Ленина, Отечественной войны II степени, Трудового Красного Знамени и медалью «За оборону Москвы». В сентябре 1945 г. главный инженер завода «Красное Сормово» инженер-полковник Г. И. Кузьмин трагически погиб в авиационной катастрофе при исполнении служебных обязанностей.

Г. И. Кузьмин

В. В. Крылов

А. С. Окунев

Прибывший на завод в 1943 г. нарком В. А. Малышев поставил задачу: «Танку нужна «длинная рука». У 76-мм пушки вашего танка поражающий огонь 500 м., а у вражеского тяжелого танка — 1500 м. Значит, нужна более мощная 85-мм пушка».



Танк-34-85

Для усовершенствования танка требовалось оборудование для производства новой башни с расширенным погоном. Специальные карусельные станки, обрабатывающие детали диаметром 1600 мм, имелись только на двух заводах — Кировском и «Красное Сормово». Первый был загружен производством танков ИС. Поэтому опытные работы, связанные с новой башней, проводились в г. Горький.

Модернизацию танка ГКО приказал осуществить совместно головному заводу № 183 и «Красному Сормову». Заводу № 92 предстояло освоить производство 85-мм танковой пушки. В 1940 г. конструкторское бюро В. Г. Грабина разработало пушку для тяжелого танка КВ-1. Проектирование пушки для Т-34 проводилось в Центральном конструкторском артиллерийском бюро, в котором работали специалисты завода № 92. Новой пушке дали индекс ЗИС-С-53. Так как выпуск этой пушки задерживался, то на первые танки Т-34-85 образца 1943 г. устанавливали пушку Д-5Т.

Модернизация боевой машины проводилась под руководством главного конструктора завода В. В. Крылова, главного инженера Г. И. Кузьмина, ведущего конструктора сектора по корпусной специальности В. М. Керичева и ведущего конструктора сектора вооружения А. С. Окунева. Большой вклад в разработку модернизированного танка внесли инженеры-конструкторы С. Н. Якимовский, М. И. Воронин, И. Д. Игнатьев, С. А. Чепурнов, Н. Г. Курицын, Ф. Ф. Малышев, М. М. Пиляровский, И. И. Краковский, А. И. Пронин, П. И. Минаев, В. П. Воробьев.

1943

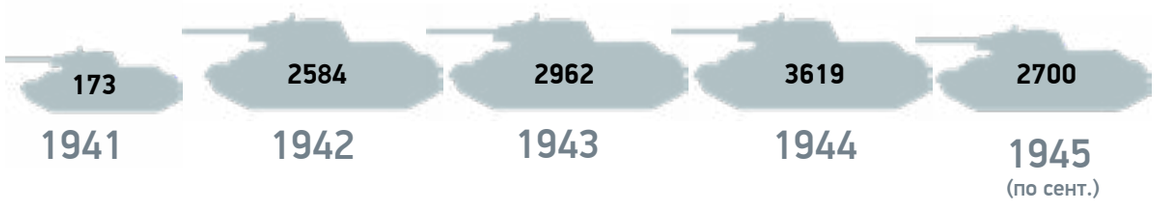
В 1943 г. за успешное выполнение задания Правительства по производству танков завод «Красное Сормово» был награжден Орденом Ленина

Сормовские конструкторы расширили погон башни, что позволило разместить в ней 85-мм пушку. Огневая мощь танка существенно увеличилась. Кроме того, толщина лобовой брони была усилена до 90 мм, боковой — до 75 мм. Танк оснащался более мощной, литой башней. Для улучшения управления боевой машины была введена командирская башенка с призматическими смотровыми приборами и ручным перископом, что расширило круговой обзор. Вес танка увеличился с 28,5 т до 32 т.

Сормовский завод выпустил два танка с новыми образцами оружия, которые прошли испытания в декабре 1943 г. ГКО утвердил модернизированный танк с индексом Т-34-85. В начале 1944 г. на «Красном Сормове» приступили к серийному выпуску новой боевой машины. Вслед за сормовичами на выпуск модернизированного танка перешли и другие заводы страны. При производстве танков использовался метод автоматической сварки академика Е. О. Патона. Автоматическая сварка существенно ускорила процесс изготовления боевой техники. 11 марта 1945 г. был выпущен юбилейный 10-тысячный танк. За три квартала 1945 г. (по сентябрь) было выпущено 2700 шт. Всего за годы войны на «Красном Сормове» было выпущено 12 038 боевых машин. За военный период в заводских цехах было отремонтировано 1839 танков. Доля танкостроения в общем объеме производства завода составляла 75 %.

Сормовские Т-34 стали легендарными боевыми машинами. Танк обладал прекрасной проходимостью, даже в самых сложных условиях, обеспечивал поддержку пехоте, совершал молниеносные наступательные маневры. Противник называл тридцатьчетверки «стальным вихрем», «железной метелью». На завершающем этапе войны сормовские танки освобождали территорию СССР, громили части вермахта в Польше, Австрии, Румынии — несли свободу народам Европы и мира. Экипажи танков Т-34 брали Берлин, став одним из символов Великой Победы. Более 20 % всех танков Т-34 (Т-34-85) было выпущено в годы Великой Отечественной войны Сормовским заводом.

Выпуск танков Т-34 (Т-34-85):



Танк-34-85 после испытаний
Место съемки: г. Горький

Испытания на заводском танковом полигоне
Место съемки: г. Горький

Принято по ВЧ.

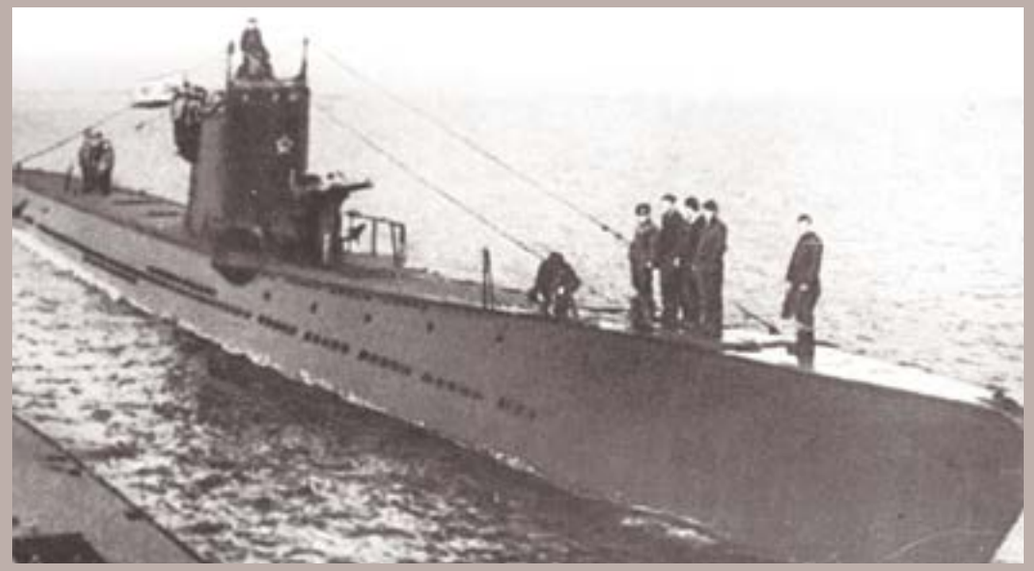
Директору завода т. Рубинчик.
Парторгу ЦК ВКП/б/ т. Сомову.
Председателю Завкома т. Плеханову.

Прошу передать мои горячие пожелания дальнейших успехов в работе группе конструкторов и др. работникам завода, награжденным Правительством орденами и медалями за образцовое выполнение задания по усовершенствованию конструкции и улучшению боевых качеств танков Т-34.

Народный Комиссар
Танковой Промышленности - МАЛЫШЕВ.

Передал: Григорьев.
Приняла: Новикова. 25.1.44 г.

Заместитель Председатель Президиума Верховного Совета СССР А. Е. Бадаев вручает Е. Э. Рубинчику орден Ленина
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1943 г.



Подлодка серии IX бис

Сормовичи участвовали в строительстве бронепоездов. В 1941 г. завод поставил по восемь башен, вооруженных 76-мм пушками, для бронепоездов «Кузьма Минин» и «Илья Муромец». В дальнейшем башни отправлялись на Коломенский завод для ремонта бронепоездов.

Предприятие играло важную роль в металлургическом производстве Советского Союза. На заводе располагалось четыре прокатных стана, рассчитанных на 88 900 тонн проката. В 1942 г. производство проката составило на предприятии 1,5 % от общесоюзного.

Согласно Постановлению ГКО от 10 июля 1941 г. завод был обязан во втором полугодии сдать четыре подводные лодки, по пяти — продолжить строительные работы.

На момент начала войны на предприятии находилось 24 лодки (включая восемь «Малюток» XV серии, заложенных накануне войны). Двенадцать подлодок находились на сдаточных базах или были в пути. Летом 1941 г. были подписаны сдаточные акты шести сормовских подлодок, в том числе трех лодок IX серии (С-11, С-12 и С-13). Одной из самых легендарных субмарин является тринадцатая. Ночью 30 января 1945 г. лодка С-13 под командованием капитана 3 ранга А. И. Маринеско тремя торпедами уничтожила лайнер «Вильгем Густлофф», приспособленный под военный транспорт. На корабле находилось 3700 специалистов-подводников, включая 100 командиров субмарин. В результате удара погибло 5 348 человек. В фашистской Германии был объявлен трехдневный траур. 20 апреля 1945 г. подводная лодка С-13 была награждена орденом Красной Звезды.

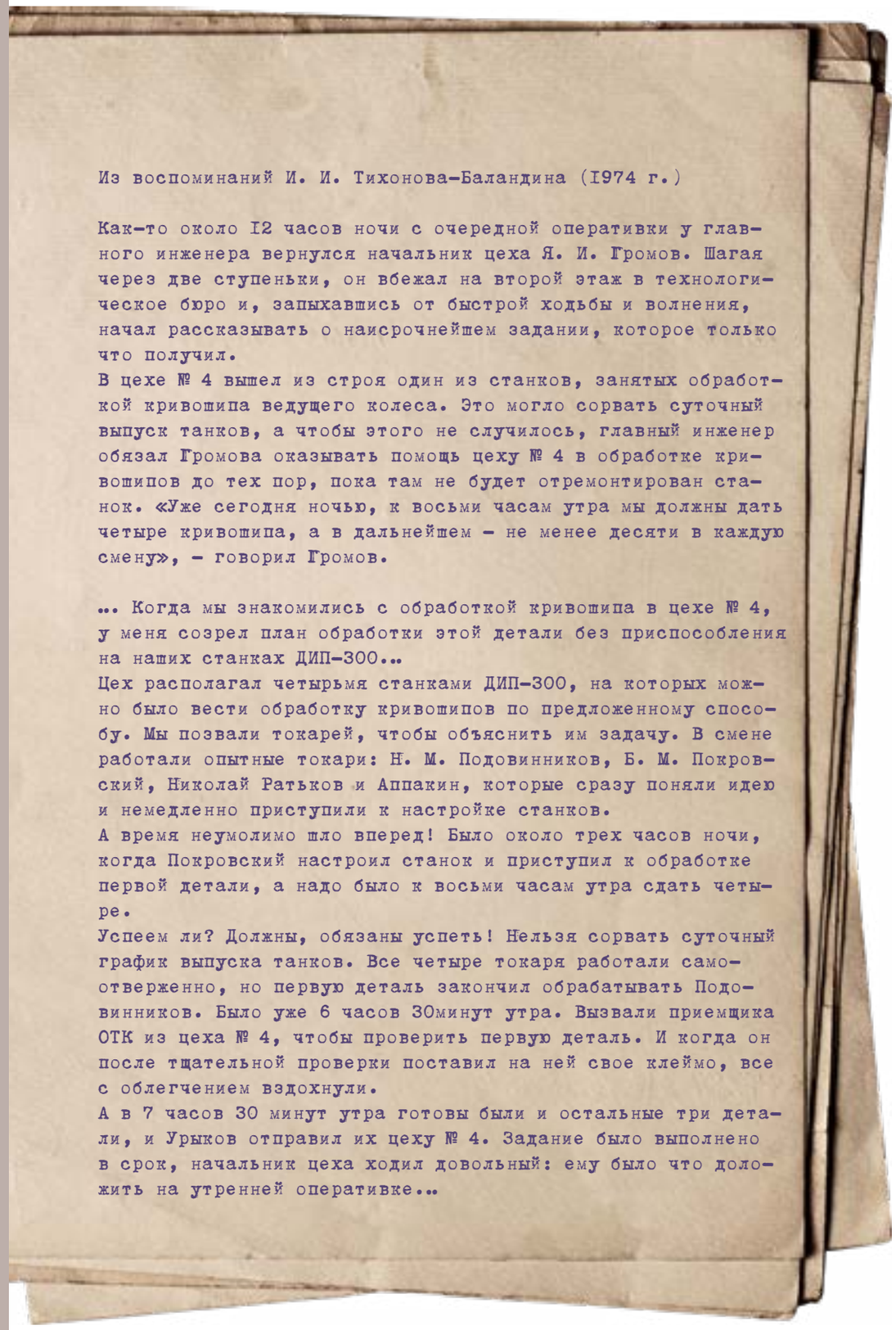
В начале 1942 г. на предприятии был организован специальный судостроительный отдел, начальником которого стал М. И. Лернер, его заместителем был С.Г. Щепкин, руководителем технологического бюро — П. Н. Светлов. Специализированную группу конструкторов возглавлял А. П. Овчинников.

Всего в военный период заводом было сдано флоту 27 подводных лодок (десять — IX серии и семнадцать — XII). Предприятие стало лидером по производству подводных лодок в годы Великой Отечественной войны, на долю «Красного Сормова» приходится примерно 43,1% всех субмарин, выпущенных в период войны.

Снаряды для танка Т-34

В годы Великой Отечественной войны «Красное Сормово» являлось крупным поставщиком боеприпасов. Еще в конце 1930-х гг. на заводе было освоено производство 203-мм бетоннобойных и 107-мм осколочно-фугасных и бронебойных снарядов. В ноябре 1941 г. начался выпуск головки к реактивному снаряду М-13 и крышки-сопла к снаряду М-8. Отливались стальные головки к 250-килограммовым фугасным авиационным бомбам. В 1942 г. был прекращен выпуск 203-мм и 107-мм снарядов, завод стал изготовлять 76-мм осколочно-фугасные снаряды. Это привело к перестройке производства снарядных цехов № 17 и 18. Кроме того, «Красное Сормово» стало предприятием-дублером завода «Двигатель революции» (головного предприятия по сборке реактивных снарядов). В 1942–44 гг. сормовичами было собрано около 490 тыс. корпусов реактивных снарядов М-20 и М-13, выпущено более 2,3 млн. корпусов 76-мм осколочно-фугасных снарядов. В 1943 г. на предприятии были отлиты 1116 головок ФАБ-250, выпущена 51171 крышка-сопло к М-8. Всего за годы войны завод изготовил 1,5 млн снарядов «Катюш» и тысячи тонн других боеприпасов.

Участники производства боеприпасов



Из воспоминаний И. И. Тихонова-Баландина (1974 г.)

Как-то около 12 часов ночи с очередной оперативки у главного инженера вернулся начальник цеха Я. И. Громов. Шагая через две ступеньки, он вбежал на второй этаж в технологическое бюро и, запыхавшись от быстрой ходьбы и волнения, начал рассказывать о наисрочнейшем задании, которое только что получил.
В цехе № 4 вышел из строя один из станков, занятых обработкой кривошипа ведущего колеса. Это могло сорвать суточный выпуск танков, а чтобы этого не случилось, главный инженер обязал Громова оказывать помощь цеху № 4 в обработке кривошипов до тех пор, пока там не будет отремонтирован станок. «Уже сегодня ночью, к восьми часам утра мы должны дать четыре кривошипа, а в дальнейшем – не менее десяти в каждую смену», – говорил Громов.

... Когда мы знакомились с обработкой кривошипа в цехе № 4, у меня созрел план обработки этой детали без приспособления на наших станках ДИП-300...
Цех располагал четырьмя станками ДИП-300, на которых можно было вести обработку кривошипов по предложенному способу. Мы позвали токарей, чтобы объяснить им задачу. В смене работали опытные токари: Н. М. Подовинников, Б. М. Покровский, Николай Ратьков и Аппакин, которые сразу поняли идею и немедленно приступили к настройке станков.
А время неумолимо шло вперед! Было около трех часов ночи, когда Покровский настроил станок и приступил к обработке первой детали, а надо было к восьми часам утра сдать четыре.
Успеем ли? Должны, обязаны успеть! Нельзя сорвать суточный график выпуска танков. Все четыре токаря работали самоотверженно, но первую деталь закончил обрабатывать Подовинников. Было уже 6 часов 30минут утра. Вызвали приемщика ОТК из цеха № 4, чтобы проверить первую деталь. И когда он после тщательной проверки поставил на ней свое клеймо, все с облегчением вздохнули.
А в 7 часов 30 минут утра готовы были и остальные три детали, и Урыков отправил их цеху № 4. Задание было выполнено в срок, начальник цеха ходил довольный: ему было что доложить на утренней оперативке...

Н.К.Т.П. — С.С.С.Р.

Государственный Союзный
ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени

завод № 112

„1" Июля 1944 г.

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА НАРОДНЫХ
КОМИССАРОВ СОЮЗА С С Р

тов. Б Е Р И Я Л.П.

Коллектив завода № 112 выполнил государственный план по товарной продукции за июнь месяц при плане 92 млн.руб. выполнено 93,3 млн.руб. или на 101,4 %.

За второй квартал при плане 266 млн.руб. выполнено 276 млн.руб. или на 101,7 %.

За первое полугодие при плане 518 млн.руб. выполнено 530 млн.руб. или на 102,3 %.

Увеличение товарного выпуска за первое полугодие 1944 года по сравнению с первым полугодием 1943 года составляет 18 %.

По танкам при плане на июнь 315 машин, сдано военпреду 315 машин, и за первое полугодие при плане 1725 машин, сдано 1729 машин.

Прирост выпуска танков против первого полугодия 1943 года составляет 24,8 %.

Несмотря на переход завода с апреля месяца на выпуск новых танков Т-34-85 прирост за второй квартал против первого квартала 1944 года составляет 98 машины или 11,3%.

По ремонту танков при плане на июнь 20 машин, выполнено 20 машин.
За первое полугодие при плане 135 машин, выполнено 143 машины или на 105,8 %.

По запчастям для танков при плане 2,3 млн.руб. выполнено 2,3 млн.руб., в т.ч. для ГБТУ КА план июня выполнен на 100 %.

По боеприпасам при плане снарядов 76 мм. 90.000 шт., выполнено 90.000 шт.
По сборке снарядов М-13 по производству выполнено на 100 %.

По прокату при плане на июнь 5.100 тн., выполнено 5175 тн. За второй квартал при плане 15.000 тн., выполнено 15.515 тн. или на 103,4 %.

Против первого полугодия 1943 года увеличен выпуск проката в 1944 году на 17 %.

В течение второго квартала завод успешно справился с выполнением плана по металлургии: по выплавке стали при плане на квартал 41.000 тн. выполнено 41.413 тн. или на 101 %. За первое полугодие выплавка стали по сравнению с первым полугодием 1943 года увеличилась на 37 %. По фасонному литью при плане на второй квартал 8.000 тн. выполнено 8.180 тонн или на 102,2 %.

По сравнению с первым полугодием 1943 года выпуск фасонного литья увеличился на 35 %.

Вступая в третий квартал коллектив будет решительно бороться за увеличение задела, за строгое выполнение графика и ритмичную работу завода.

ДИРЕКТОР ЗАВОДА: Рубинчик (РУБИНЧИК)

ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР ЗАВОДА: (КУЗЬМИН)

ПАРТОРГ ЦК ВКП(б): (СОМОВ)

ВОЕНПРЕД ГБТУ КА
ИНЖЕНЕР-ПОДПОЛКОВНИК: (ДМИТРУСЕНКО)

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЗАВКОМА: (ПЛЕХАНОВ)

отп.2экз.

1945

В 1945 г. за успешное выполнение задания Государственного Комитета Обороны по обеспечению танками и боеприпасами завод «Красное Сормово» был награжден орденом Отечественной войны I степени

За успешное выполнение заданий по производству танков, бронекорпусов и боеприпасов «Красное Сормово» в 1943 г. было награждено орденом Ленина, в 1945 г. — орденом Отечественной войны I степени. За заслуги перед Родиной и за успешное выполнение правительственных заданий более 600 рабочих, инженеров и служащих было награждено орденами и медалями.

Ценной реликвией для предприятия является Красное знамя Государственного Комитета Обороны, оставленное заводу на вечное хранение, которое в годы войны 33 месяца подряд присуждалось заводу «Красное Сормово».

Е. Э. Рубинчик на заводском митинге по поводу вручения знамени Государственного Комитета Обороны
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1945 г.

ШАГАЯ В НОГУ С ВЕКОМ

После окончания Великой Отечественной войны на «Красном Сормове» начался процесс конверсии. Завод вернулся к своему мирному профилю — выпуску речных судов, барж, землесосов, возобновился и выпуск пассажирских паровозов «СУ». План послевоенной пятилетки предусматривал расширение производственных площадей предприятия.
На заводе возводится новый эллинг, расширяется заводская верфь, строится здание судокорпусного цеха.

В цехах, где в годы войны выпускались танки, были организованы судомонтажный, паровозо-котельный, паровозосборочный и другие цеха. Полностью переоборудовались механические цеха. Сормово вновь становится одним из крупнейших центров речного судостроения в СССР. Потребности народного хозяйства требовали скорейшего увеличения флота.

Поэтому суда приходилось строить в сжатые сроки — буквально в течение трех-четырех месяцев. На судоверфи появились мощные башенные краны, которые быстро подавали на сборку тяжелые стальные секции. Большого труда потребовало создание слипа для бокового спуска судов на воду. Теперь корабли выпускались круглогодично. К началу 1950-х гг. сормовские специалисты разработали проект речного дизельного ледокола.

Главный проспект
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1949 г.

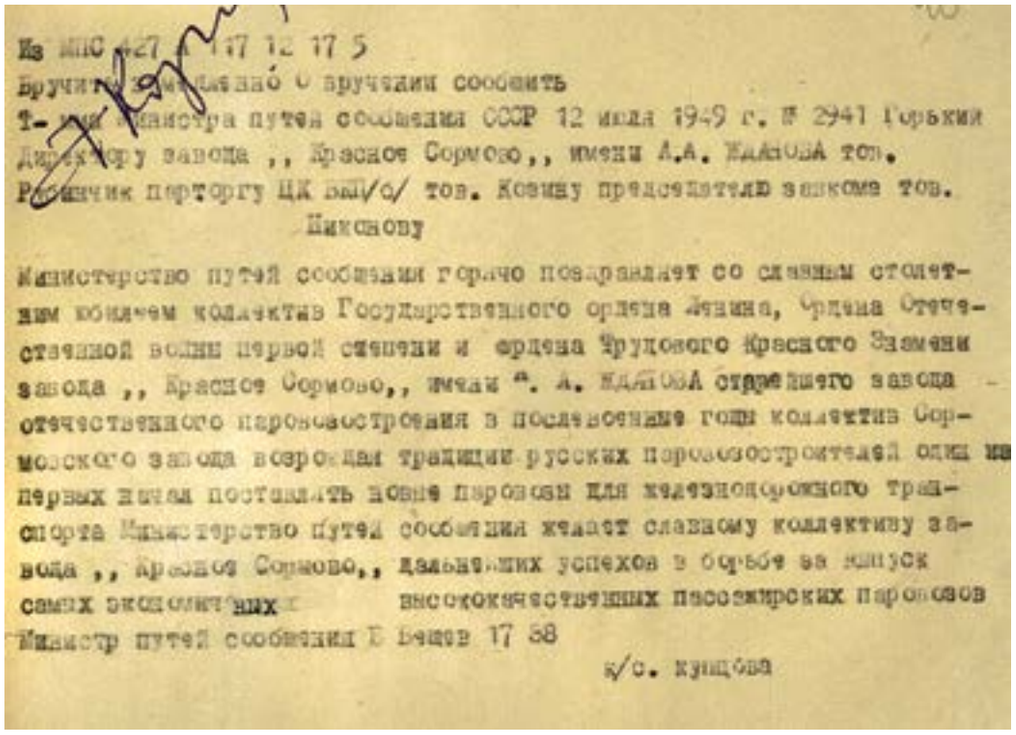
АО «Завод «Красное Сормово». Танк Т-34 на площади цеха № 5
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1946 г.

Спуск на воду бензобаржи «Линда».
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 4 ноября 1947 г.

Большое значение имело и строительство паровозов. В 1947 г. Совет Министров СССР поручил предприятию возобновить выпуск паровозов. На «Красном Сормове» был создан паровозный отдел во главе с С. П. Русиновым и С. В. Гоциридзе. Через 3,5 месяца после корректировки чертежей паровоза «СУ» был выпущен первый модернизированный паровоз серии «СУР». Сормовичи впервые в стране применили цельносварной котел, установили устройство «Стокер» — «механический кочегар», централизованную смазку всех подшипников и др.

Большой вклад в паровозостроение во второй половине 1940-х гг. внесли начальники цехов В. Е. Шугуров, А. А. Брызгалов, В. С. Савровский, И. Н. Климаков, а также В. Батов, М. Комлев, В. Орлов, М. Сперанский, П. Бренчугин, Н. Швецов, А. Когтин, А. Курицын и многие другие сормовичи.

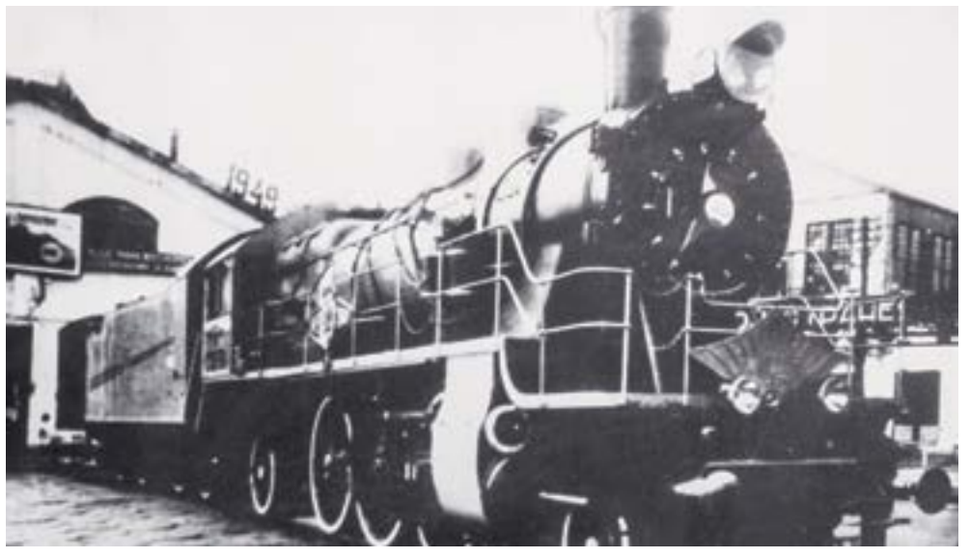
В 1951 г. выпуск паровозов был прекращен, и завод полностью перешел на судостроительный профиль.



Из МПС 427 А 117 12 17 5
Вручить замедленно о вручении сообщить
Т-ми Министра путей сообщения СССР 12 июля 1949 г. № 2941 Горький
Директору завода ,, Красное Сормово,, имени А.А. ЖДАНОВА тов.
Рабинчик парторгу ЦК ВКП/б/ тов. Козину председателю завкома тов.
Никонову

Министерство путей сообщения горячо поздравляет со славным столетним юбилеем коллектив Государственного ордена Ленина, Ордена Отечественной войны первой степени и ордена Трудового Красного Знамени завода ,, Красное Сормово,, имени А. А. ЖДАНОВА старейшего завода отечественного паровозостроения в послевоенные годы коллектив Сормовского завода возрождая традиции русских паровозостроителей один из первых начал поставлять новые паровозы для железнодорожного транспорта Министерство путей сообщения желает славному коллективу завода ,, Красное Сормово,, дальнейших успехов в борьбе за выпуск самых экономичных высококачественных пассажирских паровозов
Министр путей сообщения Б Бещев 17 38
к/с. Кущова

Машинист Горшев принимает первый послевоенный паровоз «СУР»
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1949 г.



Юбилейный паровоз, выпущенный к столетию завода
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1949 г.

1949

В 1949 г. за заслуги перед Родиной и в связи со 100-летием со дня основания завод «Красное Сормово» был награжден Орденом Ленина

Торжественный митинг, посвященный 100-летию со дня основания завода «Красное Сормово»
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1949 г.

т. Козину Ф.П.

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА

СОВМЕСТНОГО РАССМОТРЕНИЯ ВСЕСОЮЗНОГО ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ И МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ СОЮЗА ССР ИТОГОВ ВСЕСОЮЗНОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ РАБОТНИКОВ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ЗА 1-й КВАРТАЛ 1949 ГОДА

27 мая 1949 года.

Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов и Министерство Транспортного Машиностроения Союза ССР, рассмотрев итоги социалистического соревнования за 1-й квартал 1949 года, ПОСТАНОВЛЯЮТ:

Признать победителями в социалистическом соревновании, занявшими первые места:

Завод „Красное Сормово„ имени А.А.Жданова - директор завода тов. Рубинчик, парторг ЦК ВКП(б) тов. Козин, председатель завкома тов. Никонов.

Оставить переходящее Красное Знамя Совета Министров Союза ССР и выдать первую премию за выполнение плана по основной деятельности и жилищному строительству хозяйственным способом заводу „Красное Сормово„ имени А.А.Жданова в размере 800 тысяч рублей на премирование отличившихся работников, в том числе на премирование работников УКСа 25 тысяч рублей и 325 тысяч рублей на улучшение культурно-бытовых условий рабочих, инженерно-технических работников и служащих.

Обратить внимание директора завода „Красное Сормово„ тов. Рубинчик на невыполнение заводом плана в ценностном выражении по жилстроительству подрядным способом (85%), а начальнику УКС„а уменьшить премию на 50%.

Секретарь Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов
Н.ГОРОШКИН.

Министр Транспортного Машиностроения Союза ССР
И.НОСЕНКО.

отп.4экз.
80 У 49г.

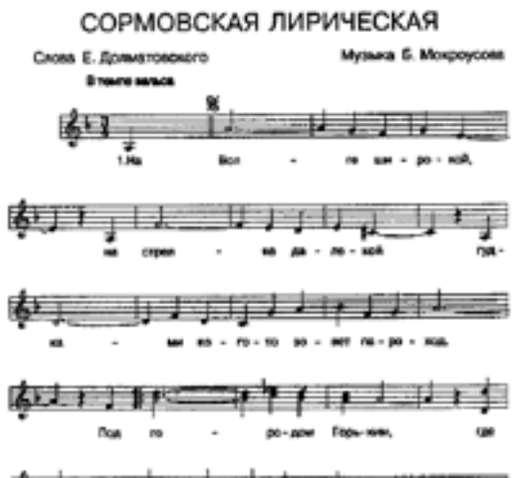
Верно:

В 1949 г. вся страна отмечала столетний юбилей Сормовского завода — одного из ведущих предприятий Советского Союза. В преддверии праздника были проведены большие работы по благоустройству территории: покрашены здания цехов и мастерских, разбиты скверы, высажены деревья и кустарники, проведено озеленение заводских площадей (Буксирной, Паровозной и Металлургической).

Советское правительство высоко оценило вклад Сормовского завода в развитие народного хозяйства страны. Предприятию был присвоен второй орден Ленина, который стал четвертым на знамени «Красного Сормова».

На празднование юбилея «Красного Сормова» прибыли делегации рабочих многих предприятий СССР (Коломенского и Луганского паровозостроительных заводов, Ленинградского имени С.М. Кирова, Горьковского и Московского автозаводов и многих других). Центральные и местные газеты размещали статьи и заметки, посвященные истории одного из старейших предприятий Советского Союза.

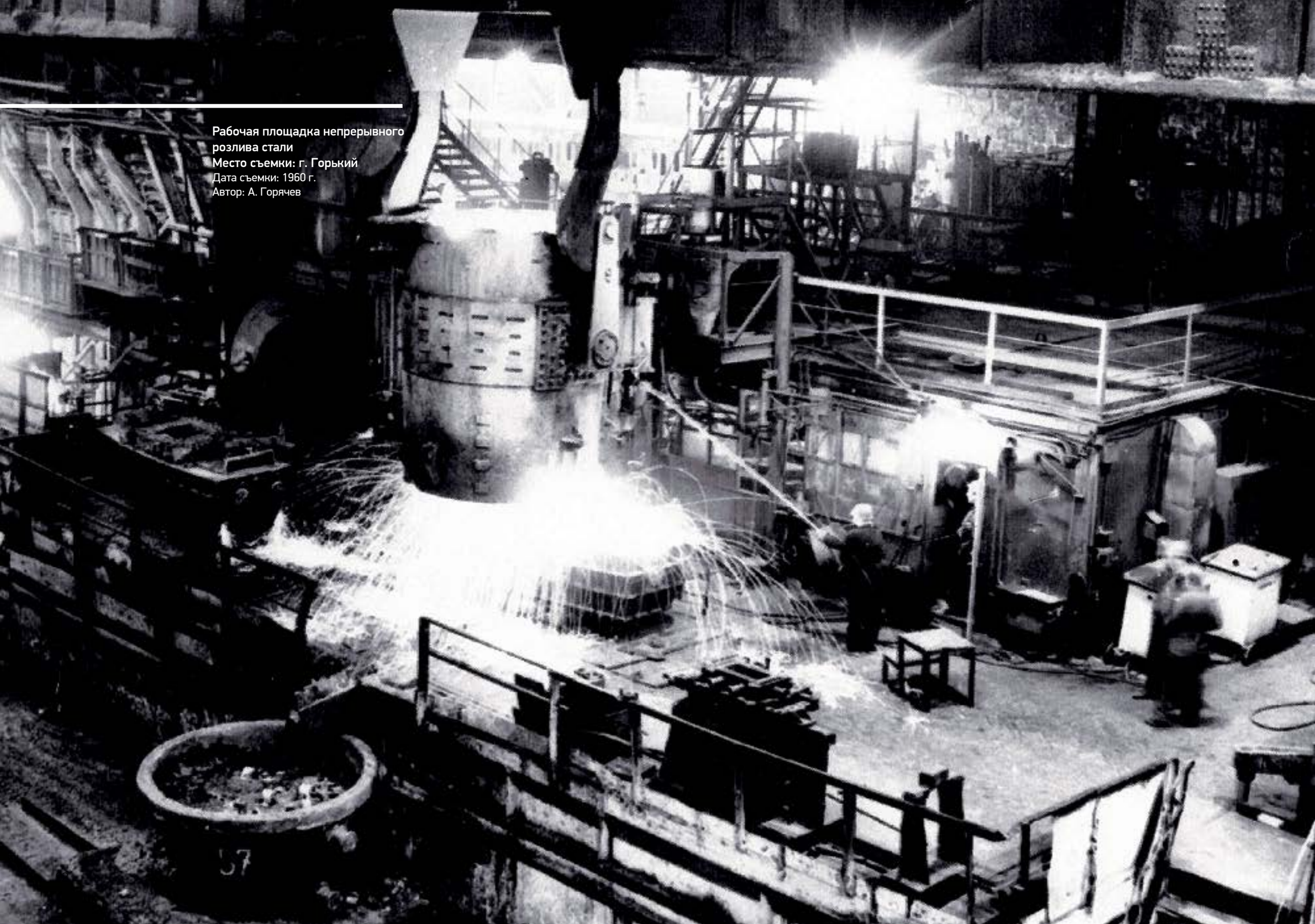
Конфетные фабрики выпустили изделия с изображениями сормовских судов и паровозов. Была подготовлена специальная серия почтовых марок. В честь столетия предприятия был организован конкурс на лучшее музыкальное произведение, посвященное Сормову. Среди произведений, написанных советскими поэтами и музыкантами, посвященных заводу, наибольшую популярность приобрела песня Б. Мокроусова и Е. Долматовского «Сормовская лирическая», ставшая настоящим лирическим гимном завода и г. Горького. Эта песня часто транслировалась по радио, исполнялась во время семейных застолий во всех уголках огромного Советского Союза.


СОРМОВСКАЯ ЛИРИЧЕСКАЯ

Слова Е. Долматовского — Музыка Б. Мокроусова

Благоустроенная территория около ремонтно-трубопроводного цеха
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1949 г.

Благоустроенная территория около чугунолитейного цеха
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1949 г.



Рабочая площадка непрерывного розлива стали
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1960 г.
Автор: А. Горячев

А. И. Ляпин

В период второй половины 1950-х — 1960-е гг. одним из ведущих направлений в развитии завода была автоматизация производства. В мае 1955 г. на «Красном Сормове» ввели в эксплуатацию первую в Советском Союзе промышленную установку непрерывной разливки стали (УНРС), созданную совместно с Центральным научно-исследовательским институтом черной металлургии (под руководством академика И. П. Бардина) и Горьковским политехническим институтом. Освоением нового производства руководили инженеры Н. И. Смеляков, Н. Л. Командин, К. П. Коротков, Н. П. Майоров, А. В. Хрипков, которые в 1958 г. были удостоены Ленинской премии. УНРС являлась настоящим технологическим прорывом в области металлургии, позволявшим существенно сократить производственный цикл. Первый успешный опыт сормовских металлургов был перенесен на другие заводы страны, а лицензии на проектирование и строительство УНРС приобретали предприятия Финляндии, Франции, Японии.

В 1950–51 гг. «Красное Сормово» выполнило ряд заказов на производство крупных шоботов для молотов. В середине XX в. предприятие выпускало мощные цепи Галля для шлюзных затворов. В период 1950-х — 1980-х гг. завод экспортировал свою продукцию в Болгарию, ГДР, Иран, Ирак, Эфиопию, Кубу и в другие страны.

«Красное Сормово» было единственным в стране заводом, выпускавшим вагонные колеса. Для сельского хозяйства предприятие изготавливало плуги, сеялки, газогенераторные установки, запасные части для тракторов и борон и др.

Несмотря на большие трудности — перебои в снабжении сырьем, нехватку кадров, завод уверенно развивался, наращивая производственные мощности и продолжая играть важную роль в народном хозяйстве страны как завод-универсал.

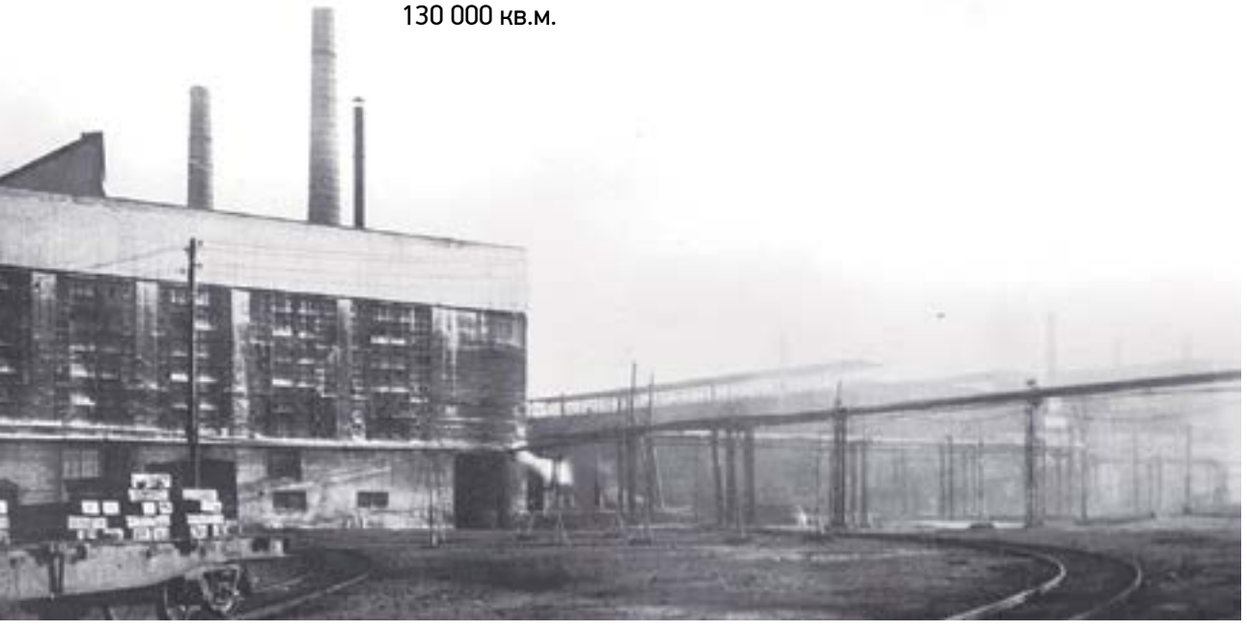
Макет установки непрерывного контроля поковок, литья, проката

1960

В 1961 г. заводские металлурги пустили установку УНРС-2 мощностью 110 000 т, что позволило разливать инструментальные и легированные марки сталей. В 1960 г. все мартеновские печи модернизированы на один тоннаж (50 т).

В 1965 г. в инструментальный цех поступило три токарных станка ЧПУ.

Новый этап развития завода в 1960–70-е гг. был обусловлен, прежде всего, переходом «Красного Сормова» на выпуск атомных подводных лодок проекта 670. Для их строительства требовались новые производственные мощности и средства. В 1963 г. вышло Постановление Совета Министров СССР о реконструкции завода. На предприятии были построены новый эллинг и современный цех сборки объемных секций, возведен комплексно-механизированный корпус для централизованной металлоподготовки и обработки листового и сортового проката. Прирост производственных площадей составил 130 000 кв.м.



Новомартеновский цех
Место съемки: г. Горький

М. А. Юрьев

Михаил Афанасьевич Юрьев (1911–1995) родился в д. Новогригорьевке Мелитопольского округа в семье крестьянина-батрака. В 1923–26 гг. был курьером Краснояружского исполкома, учеником литейного цеха Краснояружского завода, в 1926–30 гг. учился в Щебекинской школе ФЗУ в Курской губернии. В 1930–31 гг. — студент рабфака в Нижнем Тагиле. В 1931–37 гг. учился в Уральском институте стали и Уральском индустриальном институте в Свердловске, получил специальность инженера-металлурга. В 1937–39 гг. работал инженером производственного отдела треста «Востокосталь» в г. Свердловске. С 1939 г. был на партийной работе в г. Свердловске, в 1941–42 гг. — заведующий отделом танкостроения Свердловского горкома, секретарь обкома ВКП(б) по черной металлургии. В 1943–46 гг. был заведующим сектором управления кадров ЦК ВКП(б) в Москве.
С 1946 по 1951 гг. работал в г. Кемерово: заместителем секретаря обкома ВКП(б) по металлургии и химии, заведующим отделом тяжелой промышленности обкома партии. В 1951–60 гг. — директор Горьковского металлургического завода.
В 1960–74 гг. — директор завода «Красное Сормово». Член КПСС с 1930 г. Делегат XXIV съезда КПСС. Кандидат технических наук. Герой Социалистического труда (1971 г.). Лауреат Государственной премии СССР (1972 г.). Награжден орденами Ленина, Отечественной войны 2 степени, четырьмя орденами Трудового Красного Знамени, медалями.

В 1950-е гг. «Красное Сормово» продолжает оставаться одним из крупнейших центров подводного судостроения. С 1950 по 1956 гг. была выпущена самая крупная серия подводных лодок (215 ед.), из них 113 были построены сормовичами (проект 613). Темпы выпуска субмарин были невиданными: 16 подлодок в 1953 г., 29 — в 1954 г., 37 — в 1954 г., 26 — в 1956 г.

Одновременно проводилась реконструкция корпусных и монтажных цехов под строительство новых лодок.

В 1960–70-е гг. на предприятии был налажен выпуск сложного оборудования для большой химии, освоено производство изделий из нержавеющей стали и алюминиевых сплавов больших толщин и сложных конструкций. На «Красном Сормове» выпускались ресиверы для компрессорных станций, трубные вращающиеся мельницы для цементной промышленности.

Большой вклад в развитие предприятия внесли директора «Красного Сормово» Н. И. Смирнов (1949–50 гг.), Н. Н. Смеляков (1950–55 гг.), А. И. Ляпин (1956–60 гг.), М. А. Юрьев (1960–74 гг.).

Литейный пролет новомартеновского цеха
Место съемки: г. Горький

Макет подлодки проекта 613

СУДА, ЛЕТЯЩИЕ НАД ВОДОЙ

В 1950–60-е гг. в Советском Союзе начинается научно-техническая революция, которая привела к качественному скачку в развитии страны. Настоящими символами научно-технического прогресса человечества стали пуск первой атомной станции в Обнинск (1954 г.), запуск первого спутника Земли (1957 г.), полет Ю. А. Гагарина в космос (1961 г.).
Для судостроения настоящим прорывом, сопоставимым с выдающимися достижениями науки и техники, было создание на «Красном Сормове» первого судна на подводных крыльях, получившего название «Ракета». Символично, что спуск на воду первого в мире скоростного теплохода «Ракета» произошел в год запуска первого спутника Земли — в 1957. «Ракета» была построена по проекту группы заводских конструкторов, которую возглавлял выдающийся конструктор Р. Е. Алексеев. На заводе было создано еще несколько судов на подводных крыльях — «Метеор», «Спутник», «Комета», «Вихрь», «Буревестник», «Чайка». В 1962 г. специализированное конструкторское бюро Р. Е. Алексеева было преобразовано в Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях, а в 1965 г. — выделено из состава завода.

Теплоход на подводных крыльях «Чайка» (30 мест)
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1962 г.
Автор: Н. Мовчан

Р. Е. Алексеев, главный конструктор по судам на воздушных крыльях
Автор: В. Бородин

Ростислав Евгеньевич Алексеев (1916–1980) — конструктор, создатель новых типов судов в различных областях кораблестроения. Родился в г. Новозыбкове Орловской губернии. В 1935 г. поступил в Горьковский индустриальный институт имени Жданова на кораблестроительный факультет. Еще в студенческие годы Алексеев увлекался парусным спортом. Он сам конструировал и строил яхты, готовил их к соревнованиям. В 1941 г. Р. Е. Алексеев защитил дипломную работу «Глиссер на подводных крыльях». Молодой инженер был направлен на завод «Красное Сормово», где участвовал в разработке танков. Параллельно он начинал самостоятельно, вне рабочего времени, проектировать модели первых катеров на подводных крыльях. В результате на заводе была создана «Гидролаборатория», в которой проводилась работа по созданию судов на подводных крыльях. В 1951 г. лаборатория была реорганизована в первое в мире конструкторское бюро по проектированию скоростного флота — Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях (далее — ЦКБ по СПК). С 1951 по 1968 гг. под его руководством велись разработки по созданию скоростного флота СССР («Т-1» (1954 г.), «Ракета» (1957 г.), «Волга» (1958 г.), «Метеор» (1959 г.), «Комета» (1961 г.), «Спутник» (1961 г.), «Вихрь» (1962 г.), «Чайка» (1962 г.), «Беларусь» (1963 г.), «Буревестник» (1964 г.) В 1962 г. Р. Е. Алексеев был награжден Ленинской премией. Сотрудниками ЦКБ по СПК создавались отечественные экранопланы: «СМ-1» (1961 г.), «СМ-2» (1962 г.), «СМ-2П» (1962 г.), «СМ-3» (1963 г.), СМ-4 (1963 г.), «СМ-5» (1963 г.), «СМ-2П7» (1964 г.), «КМ» (1966 г.), «СМ-8» (1967 г.), «УТ-1» (1967 г.), «СМ-6» (1972 г.), «Орленок» (1973 г.), «СМ-9» (1977 г.).
С 1961 г. Р. Е. Алексеев — доктор технических наук.

В 1962 г. группе конструкторов-создателей судов на подводных крыльях была присуждена Ленинская премия (Р. Е. Алексееву, А. И. Васину, И. И. Ерлыкину, Н. А. Зайцеву, Б. А. Злобину, Л. С. Попову, Г. В. Сушину, К. Е. Рябову, А. И. Маскалик, И. М. Шапкину, В. Г. Полуэктову).

В 1958 г. на Всемирном салоне в Брюсселе пассажирский теплоход на подводных крыльях «Ракета» и пассажирский катер на подводных крыльях «Волга» были удостоены золотой медали.

Связь поколений: «Ракета» и танк

Конструкторы завода «Красное Сормово», участвовавшие в разработке проектов кораблей на подводных крыльях «Ракета» и «Спутник».
Слева направо: Ю. А. Кокурин, Т. Г. Толстолес, Б. В. Садовский, С. Г. Гольцов
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1961 г.
Автор: Н. Акимов

Сборка серийного теплохода на подводных крыльях
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1959 г.
Автор: О. Ярчевский

1970

В 1970 г. завод «Красное Сормово» за успешное выполнение восьмого пятилетнего плана и организацию производства новой техники был удостоен Ордена Октябрьской революции

ВРЕМЯ РАСЦВЕТА

СК-4 и сборочно-сварочный корпуса завода «Красное Сормово»
Место съемки: г. Горький

В 1970–80-е гг. «Красное Сормово» динамично развивалось. В этот период происходила одна из крупнейших реконструкций завода. Менялся его облик, увеличилась территория предприятия, возводились уникальные промышленные объекты — сборочно-сварочный и машиностроительный корпуса. Строились и другие инженерные сооружения. Развернувшееся промышленное строительство было связано, прежде всего, с необходимостью выпуска подводных лодок нового поколения (атомных проектов). Для обеспечения производства подводных лодок требовалось создание специальных цехов, служб и др.

Широкое применение титановых сплавов изменило сварочное производство. На «Красном Сормове» были организованы специальные лаборатории для контроля качества корпусных конструкций. Для транспортировки подводных лодок на сдаточную базу был создан специальный транспортный комплекс «Ока», включающий док-понтон (Ока-2) и поддерживающие опоры (Ока-4).

Н.Е. Леонов

Николай Ефимович Леонов, (1926–1992) родился в 1926 г. в д. Щепачихи Муромского уезда Владимирской губернии в крестьянской семье. В 1940 г. окончил Куприяновскую НСШ, работал в колхозе «Колос социализма» Гороховецкого района Владимирской области. В 1942–46 гг. учился в Горьковском речном училище. После его окончания работал сменным механиком, плановиком — диспетчером на заводе им. М. С. Урицкого в Астрахани. В 1947–52 гг. учился в Горьковском институте инженеров водного транспорта, получил специальность инженера-механика. С 1952 по 1957 гг. был на комсомольской работе: секретарь комитета ВЛКСМ завода «Красное Сормово», второй секретарь Горьковского горкома комсомола.

С 1957 г. работал на заводе «Красное Сормово» заместителем начальника, начальником сварочного цеха, с 1964 г. — начальник планово-производственного отдела, в 1965–70-х гг. — заместитель директора завода по производству, в 1970–73 гг. — секретарь парткома завода. В 1973–74 гг. был заведующим отделом оборонной промышленности Горьковского обкома КПСС. С 1974 по 1984 гг. — директор завода «Красное Сормово». С 1984 г. — старший преподаватель Горьковского политехнического института. Кандидат экономических наук. Член КПСС с 1946 г. Делегат XXIV съезда КПСС. Награжден орденами Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалью.

Спуск на воду сухогруза «XVIII съезд комсомола»
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1978 г.
Автор: В. Войтенко

«Красное Сормово» оставалось одним из лидирующих предприятий в мировом судостроении не только оборонного профиля, но и гражданского. В этот период шла модернизация сухогрузных теплоходов «река-море» (пр. 1557 типа «Сормовский»). В начале 1980-х гг. был разработан проект нового судна типа «Жигули» проекта «Волга» (пр. 19610), которое прекрасно себя показало в различных условиях (в Атлантике, на реках Южной Америки, Африки). Эти суда строились как для отечественного флота, так и для иностранных компаний.

Спуск на воду сухогруза «9 мая 1945 года»
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1975 г.

Завод «Красное Сормово». Монтажно-строительный корпус
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1974 г.

Завод «Красное Сормово». Внедрение нового главного конвейера для изготовления стиральных машин
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1988 г.

Подведение итогов соревнования с «николаевцами» в кабинете председателя завкома В. Захарова (в центре)
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1988 г.

Завод «Красное Сормово». Присвоение знака качества стиральной машине «Волна-75М»
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1979 г.

Большое внимание на заводе уделялось производству товаров народного потребления. Во многих советских семьях были сормовские стиральные машины «Волна», которые благодаря своей безупречной работе традиционно пользовались повышенным спросом у населения. Сормовичи выпускали шкафы для белья, отопительные котлы «Компакт-М», газовые отопительные агрегаты «Русь», металлические гаражи, садовые насосы и другую продукцию.

Продукция «Красного Сормова» отличалась высоким качеством. На заводе действовала система советской военной приемки, отличавшейся особыми требованиями к качеству изделий, невольно накладывавшая отпечаток и на производство гражданских товаров. Это переросло в своего рода традицию на то, что сделано в Сормове, — сделано добротно и качественно. Неоднократно гражданская продукция предприятия получала Государственный знак качества: в 1971 г. — сухогрузные теплоходы пр. 1557, в 1979 г. — платяные шкафы, в 1979 г. — стиральная машина «Волна-М».

За организацию и развитие судостроения многие специалисты и рабочие завода были награждены государственными наградами.

1990

Конкурс менеджеров
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1989 г.

Н. С. Жарков

Николай Сергеевич Жарков, родился в 1937 г. в г. Пятигорске Ставропольского края в крестьянской семье. После окончания средней школы в 1955–61 гг. учился в Ленинградском политехническом институте им. М. И. Калинина, получил специальность инженера-механика турбиностроения. С 1961 г. работал на заводе «Красное Сормово» в должности старшего строителя. В 1965–69 гг. заместитель начальника судомонтажного цеха по производству, в 1969–74 гг. — заместитель начальника судокорпусно-монтажного цеха по производству, в 1974–75 гг. — начальник судокорпусного цеха, в 1975–76 гг. — заместитель главного инженера по судостроению, в 1976–84 гг. — главный инженер завода. С 1984 г. — директор завода, ПО «Красное Сормово». С 1994 г. по 2018 г. — генеральный директор АО «Завод «Красное Сормово», председатель совета директоров. Кандидат технических наук. Член КПСС с 1964 г. Делегат XXVII и XXVIII съездов КПСС. Герой Труда Российской Федерации (2019 г.). Награжден орденом Ленина, «Знак Почета», медалями. Лауреат премии Совета Министров СССР (1984 г.), орденом «За заслуги перед Отечеством» 2-й степени, Лауреат Государственной премии Российской Федерации в области науки и техники, имеет звание «Почётный судостроитель».

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ, НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

С началом перестройки завод перешел на новые условия работы, были введены хозяйственный расчет и самофинансирование. Этот переход оказался сложным, так как предприятие имело ярко выраженный оборонный характер.

В 1988 г. «Красное Сормово» стало производственным объединением, в которое вошли завод «Красное Сормово» (головное предприятие), ОКБ «Волна» (проектироваие и техническое сопровождение стиральных машин «Волна»), завод «Волна» (производство стиральных машин), агропредприятие, комбинат питания, сдаточные базы — Северная (Архангельская область), СПТБ № 6 в Мурманской области, Черноморская производственно-техническая база в Севастополе.

В 1992 г. Министерство судостроительной промышленности СССР было ликвидировано. По решению конференции трудового коллектива «Завод “Красное Сормово”» стал членом концерна «Морское кораблестроение». Завод, ориентированный на выпуск оборонной продукции, оказался в сложных экономических условиях. Начался процесс конверсии. Генеральному директору Н. С. Жаркову и всему трудовому коллективу завода приходилось прилагать огромные усилия для сохранения уникального предприятия.

На заводе была разработана программа конверсии на 1992–95 гг.

В период 1993–94 гг. со стапелей сходило в год по 6-7 сухогрузов, которые в основном экспортировались за рубеж. Во второй половине 1990-х гг. — начале 2000-х гг. ситуация начала стабилизироваться. Крупный контракт был подписан с фирмой «СФАТ» на строительство пяти танкеров.

В 2000 г. предприятие вошло в машиностроительную корпорацию «Объединенные машиностроительные заводы (Группа Уралмаш — Ижора)». Руководить «Красным Сормовом» продолжил Н. С. Жарков. Благодаря грамотной стратегии, направленной на выпуск судостроительной продукции гражданского назначения, и правильной организации производства завод был выведен из кризиса и начал набирать темпы промышленного производства.

Совет директоров
Дата съемки: 1995 г.

Сухогруз «SFAT-1»
Дата съемки: 1997 г.

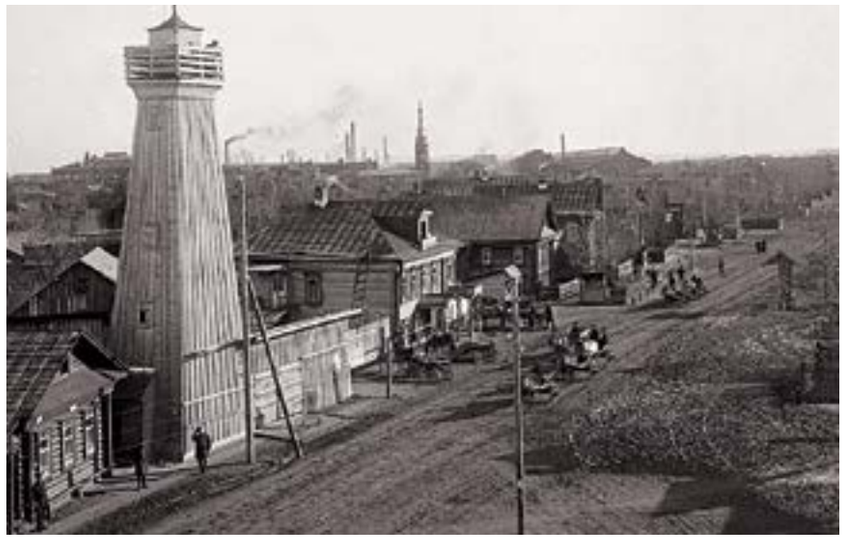
СОРМОВИЧЕЙ МАСТЕРОВОЕ ПЛЕМЯ

В конце XIX — нач. XX вв. на Сормовском заводе быстро увеличивалась численность рабочих (за исключением периода депрессии (1907–08 гг. и 1910–11 гг.) и первой русской революции (1905–07 гг.)).
В конце XIX — начале XX вв. Сормово являлось самым крупным районом сосредоточения рабочих, занимая одно из первых мест в России.

Сормово 1905. Восстание рабочих
Автор: Н. Знаменский

Ф. А. Фосс

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово».
Групповой снимок членов правления акционерного общества «Сормово» и служащих паровозного отдела с директором-распорядителем заводов Ф. А. Фоссом перед его отъездом из г. Нижнего Новгорода в паровозосборочном цехе.
В 2-м ряду снизу, слева направо:
7-й — А. П. Мещерский, 10-й — Ф. А. Фосс, 12-й — Н. Н. Приемский
Дата съемки: 1900 гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд
Автор: М. Дмитриев



Шоссейная улица. Панорамный вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Узко-Заводская улица. Панорамный вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

ВЧЕРАШНИЕ КРЕСТЬЯНЕ И НЕ ТОЛЬКО

Главным источником пополнения рядов рабочих выступала деревня.

Примерно 85 % сормовских рабочих составляли вчерашние крестьяне Нижегородской губернии. Значительное число рабочих являлись жителями с. Сормово, д. Мышьяковки, Дарьина, Варихи (Вари), Горнушкина, Бурнаковки и с. Копосова. На предприятии трудились выходцы и из других губерний, в основном — из соседних (Владимирской, Костромской, Симбирской, Казанской, Вятской), были уроженцы из Тамбовской, Московской, Новгородской, Смоленской и др. губерний. Примерно 10 % от общего числа рабочих составляли мещане из Нижегородской и соседних с ней губерний. На предприятии работали и выходцы из мастеровых и цеховых семей. Основной контингент рабочих был представлен мужчинами в возрасте от 20 до 40 лет.

В годы Первой мировой войны шло быстрое увеличение численности рабочих. По-прежнему главным источником пополнения была деревня, а также часть эвакуированного населения. Например, в 1915 г. из западных губерний в Сормово прибыло 113 семей рабочих из Риги. Мужчины, которые были в большинстве своем хорошими слесарями и токарями, поступили на Сормовский завод.

Рабочие номера
Сормовского завода

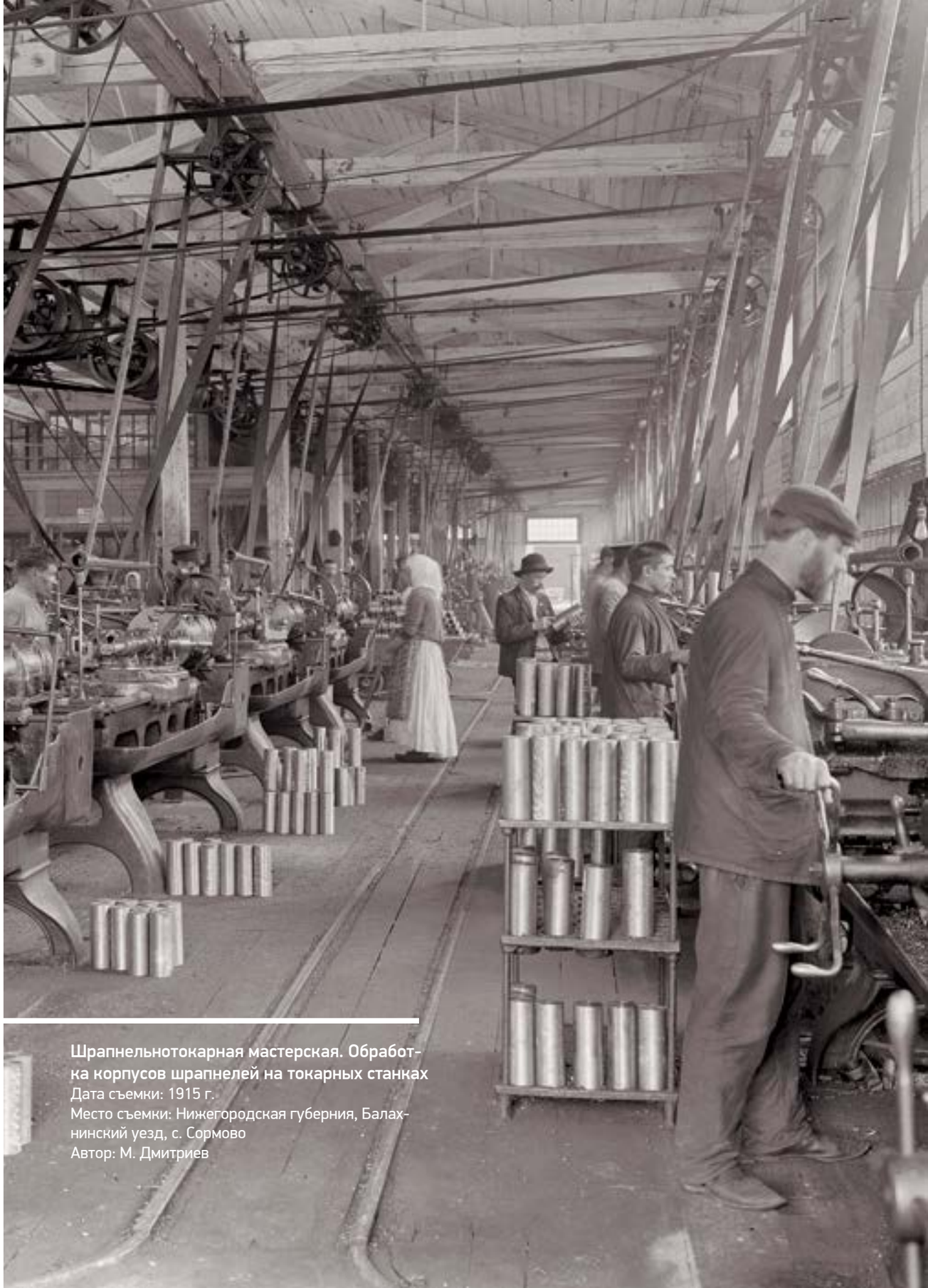
Рабочий номер 914, принадлежащий М. Г. Красильникову

Стерженщик чугунолитейного цеха М. Г. Красильников с женой. Проработал на заводе 47 лет

Постепенно на предприятии начала складываться группа потомственных рабочих. Прежде всего, это были дети сормовских рабочих, которые достаточно рано приходили в заводские цеха. Сормович М. Г. Боков вспоминал, что он начал трудиться на заводе с 11 лет. Н.А. Кудрин, Т.Г. Третьяков пришли на завод в 13 лет. А. Глазов писал:

«… для нас рано кончилось… детство, 13-летние подростки вступали в суровую жизнь». В 1916 г. на Сормовском заводе насчитывалось 1894 ребенка в возрасте до 13 лет».

В основном подростки использовались в качестве посыльных или были подручными у рабочих. Женский труд практически не применялся. По неточным данным, на заводе в 1909–10 гг. числилось 75–80 женщин (примерно 1 % от общей численности рабочих). Только в годы первой мировой войны наблюдается рост численности женщин в трудовом коллективе (в 1915 г. — 2221 женщина, или 10 % всех рабочих предприятий).



Шрапнельнотокарная мастерская. Обработка корпусов шрапнелей на токарных станках
Дата съемки: 1915 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

В соответствии с законом 1897 г. рабочий день ограничивался до 11,5 часов в дневное время и не должен был превышать 10 часов — в ночное. В целом картина рабочего дня была следующая: трудиться начинали в 6 ч. 30 мин., а заканчивали — в 18 ч. 30 мин. Перерыв на обед составлял примерно 1,5 часа (с 12 ч. 00 мин. до 13 ч. 30 мин.). В дни предпраздничные и по субботам работы заканчивались в 5 часов вечера. Частыми были переработки, которые не всегда оплачивались.

В самом начале XX в. средняя зарплата сормовских рабочих колебалась от 12 до 25 рублей в месяц. Наибольшие заработки были у рабочих в сталелитейном и чугунно-литейном цехах. Существовала на предприятии система штрафов (за утерю инструмента, номерной бляхи, опоздание и др.).

Расчетная книжка рабочего. 1891 г.

Групповой снимок рабочих на фоне здания бюро выдачи заработка
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

ИЗ ИСТОРИИ ЗАВОДСКОГО БЫТА

Питались рабочие чаще всего дома. Обедать уходили домой или им приносили пищу их дети, жены.

Рацион питания был самым простым: ржаной хлеб, каша, щи, картофель, овощи. Пришлые рабочие-одиночки могли питаться в трактирах. На Сормовском заводе при обществе потребителей была организована столовая, где рабочие питались два раза в день — обедали и ужинали.

Внутренний вид столовой-читальни
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Народная столовая. Читальня
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд,
с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

«На обед каждый рабочий мог получить порцию горячего, порцию каши, порцию хлеба белого или черного и порцию чаю. Порция горячего состоит обычно из щей, супа и лапши с куском мяса в ¼ фунта, кашу дают гречневую или пшеничную, на порцию белого хлеба дают 1 фунт, на порцию черного — 2 фунта, порция чая состоит из нескольких стаканов и двух кусков сахару».

До 1900-х гг. на Сормовском заводе для рабочих практиковались «харчевые записки» — специальные талоны на приобретение товаров в специальных лавках для их получения в кредит (в счет будущей зарплаты).

Расходы на питание у рабочих были основными в их бюджете. Каждый из них тратил на питание в среднем около половины своего заработка, а семейные — две трети.

В годы Первой мировой войны питание ухудшилось — были введены нормы выдачи продуктов по карточкам, цены росли, особенно — в 1917 г.

Харчевые записки

Хлебная карточка времен Первой мировой войны

Из воспоминаний Г. Д. Ханина (1972 г.)

В июне 1914 г. поступил на завод акционерного общества «Сормово» в качестве рассыльного в Главной конторе.. Работать рассыльным пришлось недолго, так как начавшаяся война изменила обстановку..
Количественный состав рабочих на заводе в 1914–15 гг. значительно увеличился, главным образом, за счет наплыва из деревень, потому что работа на заводе освобождала от призыва в армию. Поэтому завод в кадрах нужды не испытывал. Зато большая нужда была в жилье. Рабочие размещались на частных квартирах по несколько человек в комнате: никаких жилищных норм в те времена не соблюдалось.
С весны 1915 г. начал ощущаться недостаток в продовольственных и промышленных товарах. Цена стали расти. Доплаты к заработку в виде 1-й, 2-й и 3-й военных надбавок, не спасали. Товаров не хватало, деньги обесценивались. На этой почве на рынках и в магазинах часто возникали стычки между продавцами и покупателями.
Вспоминается случай: на рынке, в молочном ряду покупательницы, недовольные увеличением цен, начали опрокидывать бидоны с молоком.
В июне 1916 г. в Сормове на почве недостатка товаров и поднятия цен возникли сильные волнения особенно среди женщин. Эти волнения переросли в погромы магазинов и бакалейных лавок. Так, были разгромлены магазин Трусова, торговавшего готовой обувью, кожевенными товарами и головными уборами, гастрономические и бакалейные лавки Котова. Нуколова, Савельева, Макарова, обувной магазин Аникина и Сорокина на Сормовском базаре, магазин готового платья Мотыгина и другие.
Сормовская полиция ничего не смогла сделать с толпой. Тогда ей на помощь из Нижнего Новгорода были присланы воинские части, которые частично восстановили порядок. Однако настроение солдат было на стороне народа, они говорили собравшимся вокруг них людям: «Не бойтесь, мы стрелять не будем!».
На другой день после погрома начались обыски и аресты. Много сормовичей было арестовано..

Местные рабочие Сормовского завода жили в Сормове или в ближайших деревнях. Завод не имел своего жилья для рабочих (за исключением небольшой казармы сторожей и пожарной охраны). Для сохранения квалифицированных рабочих заводоуправление разрешило некоторым рабочим строить свои дома на заводской земле (примерно 728 человек обзавелись такими домами). Пришлые рабочие в большинстве своем вынуждены были нанимать жилье. Стоимость одной комнаты составляла примерно 3–4 рубля в месяц. Одинокие обычно снимали углы. В период подъема производства и роста количества рабочих цены на жилье в Сормове стремительно росли.

Сормово было слабо благоустроено, хотя, как тогда писали, «и с многочисленными признаками городской культуры».

В селе располагались, главным образом, деревянные дома — нередко двух- или даже трехэтажные. Улицы были немощеными и, особенно в распутицу, грязными. Исключением являлась Станционная улица, на которой жили директор завода, администрация, инженеры и служащие предприятия.

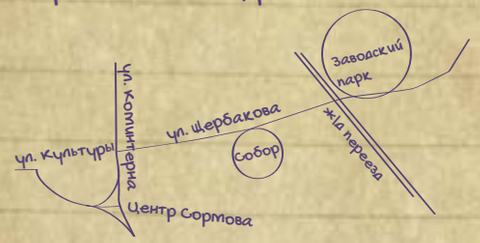
Здесь «везде проглядывал утонченный комфорт, палисадники с цветочными клумбами обрамляют дома; иногда слышатся звуки рояля, пианино, очень оригинальный, в японском стиле, павильончик, расположенный среди редкого леса, служит местом собрания благородных обывателей этой части Сормова».

Фахверковый дом для служащих завода. Общий вид
Дата съемки: 1910-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Жилые дома для служащих. Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Из воспоминаний Л. Д. Курылева (1979—82 г.)

... От улицы Коминтерна отходит улица, ныне имеющая наименование улицы Щербакова, в 1930-х гг. называвшаяся улицей Кирова, а до того — Соборной... Но особенно памятна эта улица тем, что она первой в районе была, заасфальтирована и сразу превратилась в прогулочную магистраль. По вечерам сюда приходила молодежь и чинно шествовала из конца в конец, ведя неторопливые беседы, распевая песни.



А дальше за улицей этой, сразу за переездом через железнодорожную ветку, к заводу, размещался, да и сейчас размещается, правда уже в уменьшенном размере, Заводский парк. Возник он еще в прошлом веке, как жилой поселок для руководящих работников заводоуправления и инженерно-технических работников. Дома многоквартирные и особняки имели и водопровод, и даже ванны. Что не могло не вызывать естественной зависти у простых рабочих и мелких служащих. Вокруг было много зелени, хорошие спортивные площадки, в том числе — теннисный корт...

с. Сормово. Панорамный вид с южной стороны
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд
Автор: М. Дмитриев

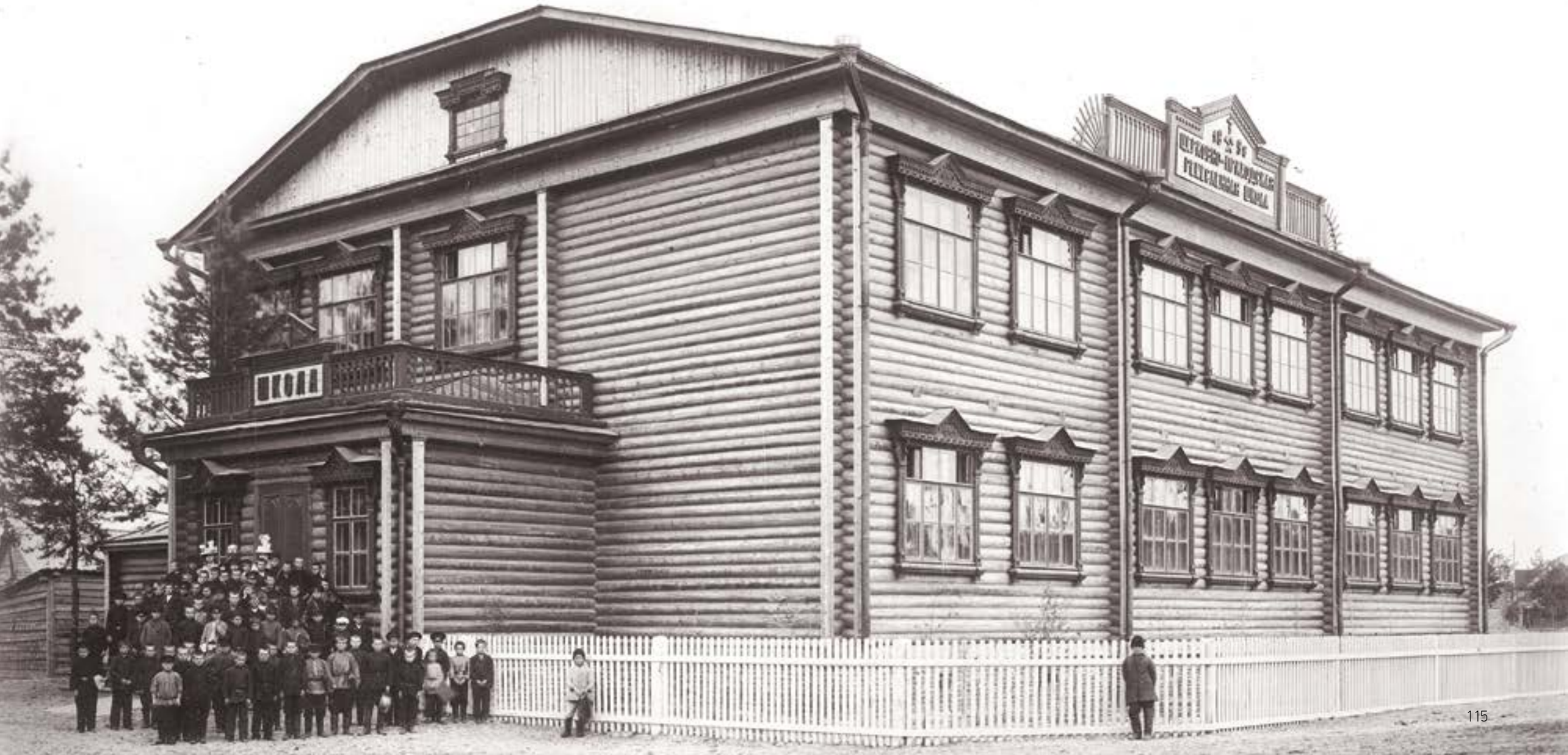
Групповой снимок личного состава пожарной команды заводов акционерного общества «Сормово» на фоне павильона Товарищества Кяхтинских чаеторговцев отдела «Сибирь, торговля России с Китаем и Японией» XVI Всероссийской промышленной и художественной выставки, доставленного на территорию заводов после закрытия выставки
Дата съемки: 1906 гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

НЕ ХЛЕБОМ ЕДИНЫМ...

На Сормовском заводе работали, в основном, квалифицированные кадры. В 1896 г. уровень грамотности рабочих Сормовского завода составлял 62,41 % . На других фабриках и заводах он был ниже.

В с. Сормово действовала церковно-приходская школа, открытая в 1885 г., в которой обучалось около 1000 человек, а также две земских школы.

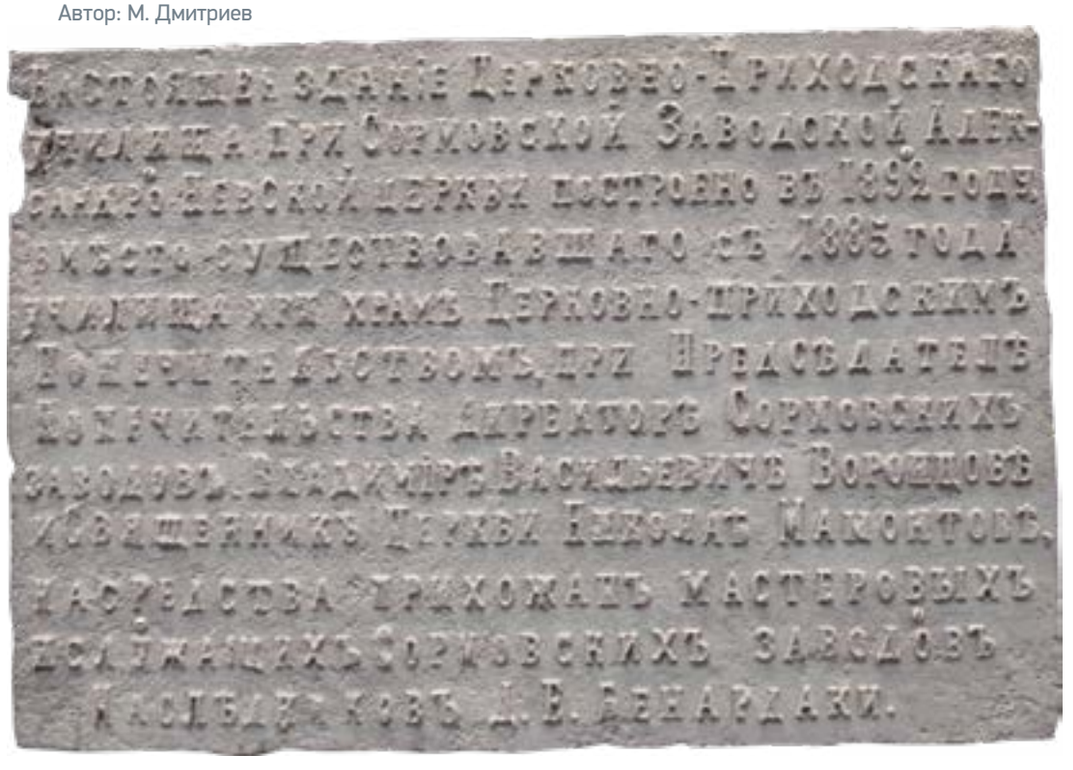
Здание церковно-приходской ремесленной школы, построенной в 1898 г.
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев



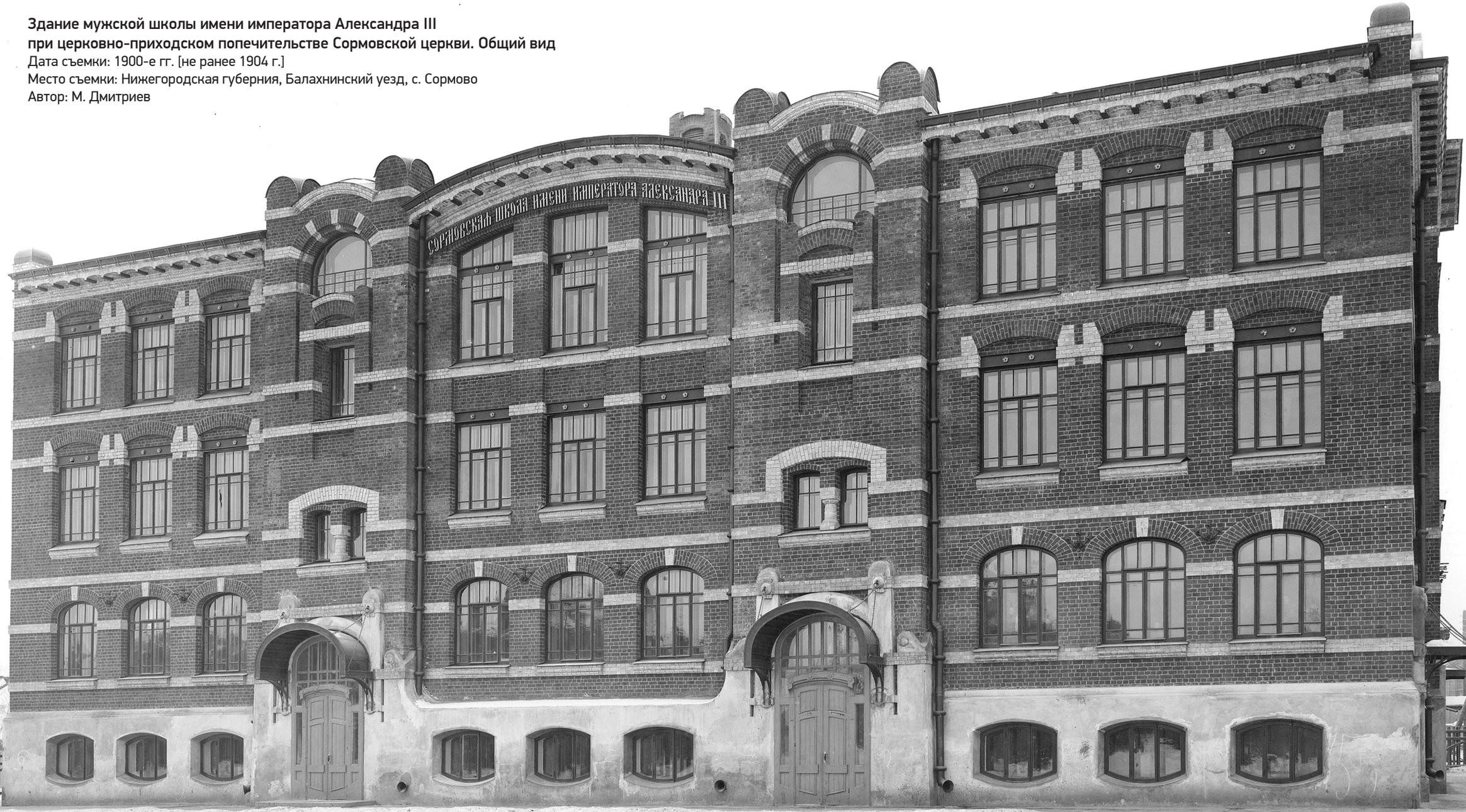
Церковно-приходская ремесленная школа, построенная в 1898 г.
Учебный столярный класс. Обучение мальчиков
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Педагогический коллектив
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Одной из форм получения образования рабочими была воскресная школа, открытая в 1897 г. Занятия в ней проходили по воскресеньям. Рабочие учились грамотности, получали знания по математике, черчению, русскому языку и другим предметам. В 1906 г. профсоюз сормовских рабочих добился разрешения на открытие вечерних 3–4 летних технических курсов для взрослых, которые просуществовали не очень долго. В конце 1890-х гг. в Сормове была создана народная библиотека, в которой в 1900 г. насчитывалось 1488 книг. В дальнейшем она была закрыта, но начала действовать земская библиотека-читальня им. И. С. Тургенева. Тяга рабочих к знаниям была большой. В 1910 г. каждый экземпляр книги в среднем выдавался 14 раз в году.



Здание мужской школы имени императора Александра III при церковно-приходском попечительстве Сормовской церкви. Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг. [не ранее 1904 г.]
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев



Здание церковно-приходской школы имени императора Александра III. (после 1917 г. — «Школа имени Баррикад 1905 года»)
Дата съемки: 2019 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Церковь в честь Святого благоверного князя Александра Невского. Общий вид
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

С 1881 г. по распоряжению директора завода с каждого рабочего вычиталась копейка в пользу церковно-приходского попечительства и на строительство Александро-Невской церкови.

По результатам протестного движения рабочих вычет «рабочей копейки» был отменен.

Освящение нижнего храма Спасо-Преображенского собора.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово

Групповой снимок членов Сормовского общества хоругвеносцев с директором заводов акционерного общества «Сормово» Н. Н. Приемским и архиепископом Нижегородским и Арзамасским Назарием на фоне собора Преображения Господня
Дата съемки: 1905–07 гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Ул. Шоссейная. Здание Второго общественного собрания. Общий вид в зимний период
Дата съемки: 1907 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Групповой снимок музыкантов-любителей духового оркестра на сцене в здании Второго общественного собрания
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Групповой снимок актеров-любителей на сцене после окончания спектакля в здании Второго общественного собрания
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

В начале XX в. для рабочих устраивали так называемые «духовные чтения» — лекции, посвященные христианству и православной церкви. В 1900 г. в сормовской народной столовой такие чтения проводил священник П. Делекторский. Кроме того, проводились и научно-популярные лекции. Например, директор завода Ф. А. Фосс прочитал лекцию рабочим о нефти. Среди лекторов были Н. Н. Соколов (лекция о Фурье), Чернов (лекция о развитии союзов в Англии) и др. В 1912 г. Н. И. Гусевым, бывшим секретарем Л. Н. Толстого, была прочитана лекция о великом писателе. Устраивались для рабочих завода и литературные вечера.

Еще одной формой культурного досуга сормовских рабочих был любительский театр. Рабочие ставили на сцене патриотические пьесы «Измаил» М. Н. Бухарина и «Вольная волюшка» И. В. Шпажинского. Особый интерес вызывали произведения А. Н. Островского и Н. В. Гоголя. В 1902 г. в Сормове прошел вечер, посвященный Н. В. Гоголю, на сцене был показан «Ревизор».

«Любители-рабочие играют уже давно и настолько сыгрались, что к ним можно предъявить более повышенные требования, чем вообще к любителям, тем более, что среди них есть люди, безусловно, способные», — писала газета «Нижегородский листок» (8 января 1903 г.).

Условия труда на предприятии были достаточно тяжелыми. На других предприятиях России наблюдалась такая же картина.
В цехах царила теснота, много было и производственных отходов. Вероятно, самые тяжелые условия были в железопеределочном цехе, в котором громадные железные куски (болванки), раскаленные до консистенции теста, рабочие при помощи вальцов превращали то в широкие листы, то в узкие полосы. Здесь была высокая температура, особенно летом. Тяжелым был труд в цехах, где изготовляли котлы и цистерны. Рабочие судостроительного цеха все свои работы, как правило, выполняли на открытом воздухе в течение всего года. Случаи травматизма были очень частыми.

Сормовские рабочие выступали в качестве мощной общественно-политической силы, боровшейся за права человека труда, равенство и справедливость.

Посадка болванки в печь

СОРМОВО РЕВОЛЮЦИОННОЕ

Борьба за освобождение от «цепей капитализма» была связана с вековыми стремлениями человечества к созданию новой счастливой жизни и идеального общества.

Первые коллективные выступления сормовичей носили стихийный характер. В ноябре 1876 г. рабочие выступили против снижения расценок. В 1882 г. на стене около главной проходной полицейские обнаружили нелегальную рукописную прокламацию, призывавшую к борьбе против эксплуататоров. Ее появление напугало власти. В рабочий поселок приехал губернатор, начались обыски.

23 мая 1883 г. на Сормовском заводе прошла первая открытая забастовка. Рабочие требовали выплаты зарплаты. Не добившись от администрации удовлетворения своих требований, на следующий день демонстранты направились в Нижний Новгород к губернатору. Это первое массовое шествие сормовичей произвело ошеломляющее впечатление на горожан и власть. Администрация была вынуждена ликвидировать свои задолженности перед рабочими. Майская стачка 1883 г. положила начало массовому рабочему движению в Нижегородской губернии.

Сормовский завод как один из крупнейших центров сосредоточения рабочего класса в России всегда интересовал активных деятелей революционного движения. Сюда в 1878 г. нелегально приезжал С. Халтурин, А. Якимова-Кобозева и др.

В 1893 г. в на предприятии были организованы первые нелегальные марксистские кружки, в которых изучали произведения К. Маркса и Ф. Энгельса (прежде всего, «Капитал»), проводили беседы по политэкономии. В 1893 и 1894 гг. в Нижний Новгород приезжал В. И. Ленин. Результаты этих встреч привели к активизации деятельности нижегородских марксистов.

В Нижнем Новгороде была организована подпольная типография. Ее революционные прокламации и листовки попадали и в цеха

Первомайская демонстация в Сормове
Автор: В. Ф. Холуев

Сормовского завода. В мае 1895, 1896 гг. сормовские рабочие организовали массовые маевки.

В 1900 г. В. И. Ленин дважды посетил Нижний Новгород. В июле этого же года он выехал за границу, а в декабре в Лейпциге под его руководством была организована газета «Искра». Под влиянием ленинских идей в Нижнем Новгороде сложилась группа искровцев, и Сормовский завод для них стал главным центром революционной деятельности. Для усиления работы на предприятие направляется опытный подпольщик П. А. Заломов, который получил должность слесаря в механическом цехе. В 1901 г. в лесу, вблизи Сормова, состоялись выборы Нижегородского комитета РСДРП.

В начале 1902 г. сормовская партийная организация развернула широкую работу по подготовке к Первомаю: распространялось большое количество революционных прокламаций, заранее были изготовлены три красных знамени. Эти знамена привезла из Нижнего Новгорода мать П. А. Заломова Анна Кирилловна Заломова.

1 мая 1902 г. часть рабочих не вышла в цеха. Празднично одетые люди ходили по сормовским улицам. Молодежь распевала песни. К 6 часам вечера на Большую улицу вышло более 5 тысяч человек. Революционеры выстроилась в колонну. Демонстранты шли под развернутыми красными знаменами, на которых были прикреплены революционные лозунги. Попытки полицейских разогнать демонстрацию не увенчались успехом. В стражей порядка полетели камни и булыжники. Выступление продолжилось. Только после срочной переброски на пароходах двух рот солдат демонстрацию удалось разогнать. Солдаты схватили П. А. Заломова, который нес одно из красных знамен. Революционер был арестован и отправлен в Сибирь. П. А. Заломов стал прототипом Павла Власова — героя романа Максима Горького «Мать».

Из воспоминаний И. В. Чугунова (1963 г.)

После долгих бесед, наконец, было решено провести первомайскую демонстрацию с участием в ней Сормовских рабочих. Встал вопрос, как организовать рабочих на демонстрацию. Столкнулись с большими трудностями. Техники у нас тогда не было (техникой – называли тогда печатные средства).
В целях конспирации плакатов и объявлений не напишешь. Общего собрания рабочих не созовешь. Индивидуальная обработка людей была связана с риском быть выданным полиции.
В Сормове активно действовал Союз Михаила Архангела и Боже царя храни, а поэтому приходилось изучать персонально людей. И только после этого можно доверчиво обрабатывать людей. Для этого нам потребовалось два года. Начали подготовку в 1900 г., а демонстрация прошла в 1902 г. Когда стало возможным надеяться, что рабочие на демонстрацию выйдут. Тогда только стали решать, как организовать демонстрацию.
Кружком было решено организовать демонстрацию 1 мая 1902 г. Поручить Заломову П.А. нести на демонстрации знамя, на котором написать лозунг «ДА ЗДРАВСТВУЕТ СВОБОДА!». Остальным членам кружка быть в первых рядах демонстрантов.
Конечно, демонстрация полицией была разогнана. Некоторые участники ее были арестованы, осуждены. Заломову П. А. как знаменосцу присудили 15 лет каторги. Но надо отдать честь сормовичам за то, что главного-то организатора не выдали.
Тов. Павлов Д. А. как главный организатор и руководитель этой демонстрации избежал ареста..

В годы Первой русской революции 1905–07 гг. Сормово было одним из крупнейших центров революционного движения в России. Волна забастовок в Сормове прокатилась после событий Кровавого воскресенья (9 января 1905 г.). В феврале 1905 г. на заводе была проведена демонстрация, в которой участвовало 6000 человек. На революционной волне в Сормове была создана боевая дружина, которую возглавил П. Мочалов. После подписания манифеста 17 октября 1905 г. на несколько дней власть в Сормове фактически перешла в руки рабочих.

В ноябре — декабре 1905 г. на предприятии имела место серия стачек и забастовок. После получения известия о вооруженном восстании в Москве сормовские рабочие 12 декабря начали политическую забастовку. Завод остановился. В этот день произошли столкновения между рабочими и полицией. Утром 13 декабря на углу улиц Шоссейной и Александро-Невской, рядом с каменным зданием школы, рабочие возвели баррикаду, ставшую центральной. В короткий срок на главной улице и прилегающих к ней переулках было воздвигнуто 25 больших и малых баррикад. Каменная школа стала опорным пунктом восстания, в ней размещался штаб. В рядах боевой дружины насчитывалось около 150 человек, которые были распределены по баррикадам.

Первый бой произошел 13 декабря около двух часов дня. Полиции и казакам не удалось взять штурмом центральную баррикаду. На рассвете 14 декабря началась перестрелка, вскоре по восставшим стали бить из пушек. На центральной баррикаде была установлена самодельная пушка Парикова, которая отвечала огнем. Бой разгорался и достиг накала к двум часам дня. Здание школы сильно пострадало. Полицейские и казаки пошли в атаку на центральную баррикаду, которую взять так и не удалось. Вечером восставшие покинули опорные пункты. Вооруженное восстание было прекращено.

На другой день губернатор Фредерикс телеграфировал министру:

«Вчера в Сормове действиями артиллерии, казаков, полиции все баррикады уничтожены».

После подавления восстания начались аресты, многие революционеры были отправлены в Сибирь. В 1906–07 гг. сормовские рабочие продолжали выступления, проходили рабочие массовки. На волне первой русской революции в Сормове была создана профсоюзная организация.

Фрагмент диорамы «Сормово. Баррикады 1905 г.»
Музей завода «Красное Сормово»
Автор: художники Знаменский и Летянин

Из воспоминаний Г. Д. Ханина (1972 г.)

Помню, 26 февраля 1917 г. после смены, в 6 часов вечера состоялся разговор рабочих о том, что завтра утром придем на работу, а работать не будем. Все цехи пойдут к главной проходной с требованием: «Долой войну, долой самодержавие!». Рабочие Петрограда и Москвы уже бастуют, и их и надо поддержать..

Когда мы всем цехом пришли к проходной, народу было еще мало. Когда вся площадь у проходной была заполнена, начался митинг. Выступающих прикрывали так, чтобы не узнали их личности. Они обрисовывали обстановку в стране, призывали сейчас же идти в Нижний Новгород и требовать свержения самодержавия и прекращения войны. А когда оратор спускался вниз, то все рабочие раскачивались, что позволяло ему скрыться в толпе.
На митинге было решено пойти в Нижний Новгород..

Здесь нашу Сормовскую демонстрацию встретили городские власти во главе с городским головой Сироткиным (заводчик, миллионер). Он выступил с речью и поддержал требование демонстрантов: «Долой самодержавие!» Раздались дружные возгласы одобрения. Демонстрация двинулась дальше по улице Б.Покровка (ныне улица Свердлова) до старой тюрьмы (теперь школа милиции) с требованием освобождения политзаключенных. Когда основная масса людского потока подошла к тюрьме, состоялся еще один митинг с призывом освободить политзаключенных.
Тюрьма была закрыта. Народ стал ломать и раскачивать ворота. Некоторые перелезали через каменную стену. Стража скрылась. Проникшие в тюрьму люди начали открывать камеры и освобождать заключенных. Общие большие ворота открылись, и освобожденные вышли на улицу. Были у всех радостные лица, слышались приветственные возгласы: «Да здравствует свобода!»..

I марта 1917 г. стало известно, что произошло свержение самодержавия. В цехах и на улицах приветствовали друг друга и поздравляли со свободой и правами гражданина. В этот день все приступили к работе на своих местах.

Митинг на Шоссейной улице
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово

Из воспоминаний Г. Д. Ханина (1972 г.)

Октябрьская социалистическая революция в Сормове прошла спокойно. На второй или третий день ее на заводе прошли собрания и митинги с вопросом о переходе власти в руки Советов, сообщалось, что правительство Керенского свергнуто, а сам он бежал.
Предлагалось поддержать переход власти Советам.
На этом же собрании меньшевики и эсеры выступили со злобной клеветой на партию большевиков.
Они называли Ленина немецким шпионом.

В АТАКЕ НА КАПИТАЛ

Национализация завода, организация рабочего управления стала важнейшей вехой в истории предприятия. Это был один из первых опытов работы крупного промышленного предприятия в условиях создаваемой системы социалистического народного хозяйства.

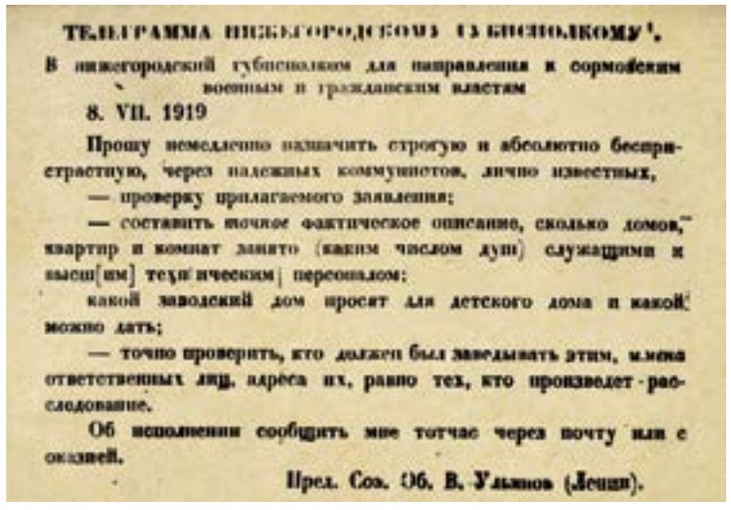
Большой вклад в развитие производства и завода в этот переходный период внесли первые советские хозяйственники и инженеры Л. Ю. Анчиц, В. И. Рульков, В. Н. Тарасов, И. И. Ставский, Н. Д, Данилов, М. А. Каминер, И. Е. Аппак, Г. В. Тринклер, А. М. Субботин, С. Г. Скворцов, Д. Д. Дудинский, В. Н. Растворов, С. М. Тарасов и др.

В 1918–20-х гг. руководство предприятия оказалось в тяжелой ситуации. В условиях политики «военного коммунизма», когда все ресурсы были мобилизованы на достижение победы, на заводе участились перебои с топливом, материалами. Разруха, охватившая страну в годы Гражданской войны, привела к оттоку городского населения в деревню и резкому сокращению рабочего класса.

С 1918 г. наблюдался отток кадров — рабочие уходили с предприятий.

Групповой снимок служащих завода с помощником директора И. Е. Аппаком (1-й ряд, в центре)
Дата съемки: 1914 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

СОРМОВИЧЕЙ
МАСТЕРОВОЕ ПЛЕМЯ



ТЕЛЕГРАММА НИЖЕГОРОДСКОМУ ГУБИСПОЛКОМУ[1].

В нижегородский губисполком для направления в сормовским военным и гражданским властям

8. VII. 1919

Прошу немедленно напачить строгую и абсолютно беспристрастную, через надежных коммунистов, лично известных,

— проверку прилагаемого заявления;

— составить точное фактическое описание, сколько домов, квартир и комнат занято (каким числом душ) служащими и высш[им] техническим персоналом;

какой заводский дом просят для детского дома и какой можно дать;

— точно проверить, кто должен был заведывать этим, имена ответственных лиц, адреса их, равно тех, кто произведет расследование.

Об исполнении сообщить мне тотчас через почту или с оказией.

Пред. Сов. Об. В. Ульянов (Ленин).

Отъ Всероссійскаго Военно-Революціоннаго Комитета при Петроградскомъ Совѣтѣ Рабочихъ и Солдатскихъ Депутатовъ.

Къ Гражданамъ Россіи.

Временное Правительство низложено. Государственная власть перешла въ руки органа Петроградскаго Совѣта Рабочихъ и Солдатскихъ Депутатовъ Военно-Революціоннаго Комитета, стоящаго во главѣ Петроградскаго пролетаріата и гарнизона.

Дѣло, за которое боролся народъ: немедленное предложеніе демократическаго мира, отмѣна помѣщичьей собственности на землю, рабочій контроль надъ производствомъ, созданіе Совѣтскаго Правительства — это дѣло обезпечено.

ДА ЗДРАВСТВУЕТЪ РЕВОЛЮЦІЯ РАБОЧИХЪ, СОЛДАТЪ И КРЕСТЬЯНЪ!

Военно-Революціонный Комитетъ при Петроградскомъ Совѣтѣ Рабочихъ и Солдатскихъ Депутатовъ.

25 октября 1917 г. 10 ч. утра.

Иосиф Елисеевич Алпак (1874–?) начинал с помощника начальника сталелитейного цеха, в 1914 г. был назначен помощником директора завода, а в 1919 г. — главным инженером. В то время завод строил первые советские танки, ремонтировал бронепоезда и военные суда

Производство бронепоездов было организовано благодаря успешной работе всего коллектива предприятия, но в первую очередь, благодаря работе таких специалистов, как А. Суббо-тин (инженер по броневой стали), А. Глазов (старший мастер), Г. Генералов (сборщик поездов), Н. Орехов (сборщик), В. Ко-тов (начальник цеха), Н. Швецов (заместитель начальника), токарям А. Корнилову, В. Корнилову, М. Казакову и др.

Групповой снимок личного состава броневого поезда № 7 «Стенька Разин»
Дата съемки: 1917 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород
Автор: М. Дмитриев

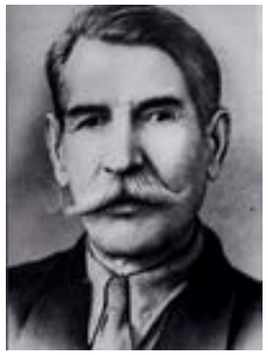
«…Меня вызвали к директору. Он сказал : «Будешь строить танки». Я опешил: «Никогда и близко их не видел». «Ничего, научишься», — ответил директор . — Весь Сормовский завод в твоем распоряжении, кто тебе нужен, того и бери»… Время было военное, не до споров. Мы взялись за дело…».

Н. И. Хрулев подобрал специалистов для выполнения поставленной задачи (старший конструктор В. Г. Московкин, конструкторы П. И. Салтанов, А. В. Бояркин, Г. К. Крымов, К. А. Бердышев, А. Е. Басов, Г. А. Золотухин и др.). С Ижорского завода прибыла группа специалистов по броне во главе с Артемьевым. С октября по декабрь 1919 г. спецбригада конструкторов разработала 130 чертежей, а в середине ноября выдала задание смежникам: Путиловскому (по вооружению), Ижорскому (по каркасу и броневым деталям) и АМО (по двигателю).

Начались работы по сборке, которые проводились в пушечном цехе, ставшем танковым (начальник цеха — Л. Б. Алексеев). Сборкой первого танка руководили С. А. Чепурнов, И. И. Волков, С. И. Ястребов. Лучшие мастера — механосборщики И. И. Волков, С. И. Ястребов, И. С. Мышин, М. И. Телогреев, И. М. Орлов и другие сутками не уходили с завода. Наблюдение за постройкой танков осуществлял представитель «Центроброни» комиссар, бывший матрос Черноморского флота И. Х. Гаугель, ходивший на завод с двумя револьверами. В случае неполадок, он вынимал из кобуры оружие и приказывал в кратчайшие сроки все исправить. Большие проблемы возникли с моторно-трансмиссионной группой. На завод АМО откомандировали инженера Калинина, большую помощь оказали французские специалисты Дэма и Эдмон Розье, ранее занимавшиеся автомобильным производство в «Рено» и сочувствовавшие советской власти.

Г. К. Крымов

И. Х. Гаугель



И. С. Мышин

И. И. Волков

М. И. Телогреев

Строители танка «Борец за свободу товарищ Ленин»
Дата съемки: 1921 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

ЖИТЬ, РАБОТАТЬ И УЧИТЬСЯ ПО-НОВОМУ

Настоящим символом перехода к мирной жизни стал первомайский субботник 1920 г., проходивший в Нижнем Новгороде. Для его проведения был организован штаб. Первого мая в 8 утра начался субботник. Под марши оркестров нижегородцы расчищали улицы, убирали с мостовых сор, пыль, навоз. Ломовые ямщики увозили собранный мусор за город. Это был «первый свободный праздник труда» в Нижнем Новгороде. После двухлетней разрухи город начал приходить в порядок. Более шести тысяч сормовичей приняли в нем участие.

Гражданская война резко ухудшила состояние страны и привела к масштабному хозяйственному кризису. Завод находился в сложном положении — заказов на продукцию было мало. В стране царил хозяйственный кризис.

Большую помощь заводу оказывало местное руководство. Нижегородскому губкому партии удалось добиться заказов на котлы для Волжского пароходства. Это направление было для завода одним из приоритетных. Сормово получило заказ и на выпуск трамвайных вагонов, бурильного оборудования для треста «Азнефть». Это позволило загрузить производственные мощности предприятия.

Инженер-механик И. А. Пантелеев работал на заводе с 1922 по 1927 гг.
Разработал конструкцию первой в стране установки для электростыковой контактной сварки бурильного инструмента. В 1923 г. электросварщик С. В. Рульков впервые зажег электрическую дугу.

Первомайский субботник 1920 г.

Ударники — в большевистские ряды

Участники освоения электросварки и изготовления первой контактно-сварочной машины:Н. А. Богдарин (мастер), П. К. Сорокин (обмотчик), В. А. Якимов, И. С. Ковалев (первый электросварщик на заводе), С. В. Рульков (первый электросварщик по дуговой сварке), Н. М. Орлов (токарь), П. М. Казаков (второй электрик, вел монтаж установки)

„Дело" изобретателя Щетинина

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

„Дело" изобретателя Щетинина

ДОВОЛЬНО ИЗДЕВАТЕЛЬСТВА НАД ПРАВАМИ РАБОЧИХ ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ.

Против бездушного чиновничества и злостного зажима рабочих изобретений.
Я об"являю голодовку и не закончу до тех пор, пока не помру-ибо увижу свой станок перед глазами. Считаю это все, это издевательство - как мое бывшее сокращение, а так-же зажим изобретения и не перевод из рабочих на станок.
Главная причина раскрытия Курицынского материала."

6/XII 29 Рабочий завода Красное Сормово Жилкин Григорий Ив. № 1134
М. Щетинин

«Объявляю голодовку!» — значится в помещенной нами записке.

Это письмо было вызвано возмутительным издевательством и постоянных издевательствах местных бюрократов над рабочим-изобретателем завода «Красное Сормово» т. Щетининым.

Кто он, объявивший голодовку, тов. Щетинин? — Это — рабочий слесарного цеха «Красного Сормова». Судьба его сложилась тяжело. Его преследуют за рабкоровскую деятельность, увольняют с завода, семья его остро нуждается. Но борьбу путем голодовки ведет он не из-за своих интересов, а за судьбу своего изобретения.

Станок, на каком работал тов. Щетинин, был очень опасен. Работающие у станка один за другим лишались пальцев, получали серьезные увечья.

Щетинину удалось не только значительно устранить опасность станка, но и увеличить его производительность: вместо 8 тыс. заклепок, станок стал давать свыше 14 тыс.

Изобретение закончено, но как реализовать его? Идет мучительная волокита, бестолочь канцелярского, бюрократического отношения к живой жизни. Щетинин обивает пороги КСИ и отдела рационализации. Не вынеся всех этих мытарств, Щетинин начинает голодовку.

Кое-кто — взялись к таким! — отнеслись к делу с шуточками и прибаутками. Ишь ты, до чего додумался. Будет парень. Но рабочие отнеслись к делу серьезно. Старый рабочий-изобретатель Антонов, который и сам-то начал горе мерекать из-за волокиты, даже вызвался, прочитав письмо Щетинина.

Кружок немедленно командировал к Щетинину специально выделенную комиссию.

Щетинин исхудал так, что к подушке не лег. Когда один из членов бюро, рабочих приехали за ним, Щетинин не мог двигаться и его приходилось волочить. В больнице Щетинин просил известить секретаря укома Киселева.

Мучительно тянется голодовка, но Щетинин в письмах из больницы к нам говорит только об одном — о своем изобретении и его „судьбе".

Благодаря энергичному ультимату, голодовку Щетинин прекратил. Изобретатель победил. Его станок пошел в дело, и применен на ряде заводов.

Щетинин возвращен на завод и поставлен слесарем в прессовый цех. Ему дали средства на разработку чертежей, а также послали за счет завода-управления в Ленинград ознакомиться с работой ленинградских заводов.

Только-что организована в Москву из Красного Сормова делегация рабочих-изобретателей привезла ЦК союза металлистов подарок — модель изобретения Щетинина.

Пусть уйдет в прошлое мутный «порядок», при котором рабочему-изобретателю приходится драться и такими крайними мерами, как голодовка, чтобы добиться внимания к своей работе. Не пусть сохранится, пусть растет и крепнет тот могучий энтузиазм, который помог рабочему-изобретателю, т. Щетинину, добиться победы.

«Дело» изобретателя т. Щетинина закончилось. Краткая сводка бюрократизма в одном месте получила пробоину. Рабочий Щетинин победил бюрократических волокитчиков. Но им осуждены путь борьбы, избранный т. Щетининым. Изобретателя Щетинина доведшего до оригинальной конструкции станка, но в продвижении своего ценного изобретения он не сумел использовать все нормальные пути, за которым советская общественность должна бороться с бюрократизм. Тов. Щетинин не обращался за помощью к профсоюзным и партийным организациям, он, наконец, не прибегал к содействию центра (Москвы), где он, несомненно, нашел бы помощь и поддержку.

А. П.

Статья из журнала «Изобретатель», 1929 г.

Завод «Красное Сормово». Группа правления общества изобретателей
Дата съемки: 1929 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Завод «Красное Сормово». Внутренний вид класса. Занятия изобретателей. На заднем плане плакат «Больше внимания, рабочему! Больше заботы изобретательству»
Дата съемки: 1929 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Строительство здания школы ФЗУ. На переднем плане — узкоколейка
Место съемки: г. Нижний Новгород
Дата съемки:1931 г.

В 1920–30-е гг. Сормово оставалось одним из крупнейших промышленных центров страны. Летом 1922 г. село Сормово стало городом. В 1928 г. Сормово вошло в состав Нижнего Новгорода. В начале 1930-х гг. его население выросло до 120 тыс. человек.

После Октябрьской революции 1917 г. советское правительство начало активно осуществлять политику культурной революции, направленную на ликвидацию безграмотности и приобщение широких слоев населения к достижениям мировой художественной культуры. В 1920-е гг. «Красное Сормово» стало одним из центров культурно-просветительской работы в регионе. На предприятии действовали общеобразовательная школа, школа фабрично-заводского ученичества, машиностроительный техникум с подготовительным отделением для рабочих-подростков, библиотеки. К 1925 г. 95 % детей посещали начальную школу. Реконструкция завода, расширение производства, внедрение сложного оборудования в период первых пятилеток требовали значительного числа квалифицированных рабочих. Вчерашние крестьяне, приходившие в заводские цеха, были в большинстве своем неграмотными. В 1930–31 гг. было организовано 18 школ при цехах и 90 пунктов ликвидации безграмотности по месту жительства рабочих. Только в 1932 г. в рамках политики ликвидации безграмотности было обучено 1378 заводчан.

Фабрично-заводское училище «Красного Сормова» (ФЗУ) готовило квалифицированные кадры кузнецов, слесарей, станочников, модельщиков и др. В нем в 1928–29 гг. обучалось 304 чел. В 1930 г. в связи с необходимостью обучения большего числа рабочих началось строительство нового ФЗУ им. Коминтерна. В 1932 г. училище было открыто. В первый же год в нем обучили более двух тысяч рабочих. В 1930-е гг. росла сеть образовательных учреждений района, строились новые школы. В Сормове действовало два техникума, филиал Горьковского педагогического института.

Митинг по случаю годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции у памятника В.И. Ленину.
Место съемки: г. Нижний Новгород
Дата съемки:1930 г.

Группа рабочих на уроке по теории в механическом цехе. На заднем плане плакат «Храни единство ВКП(б). Храни партию Ильича»
Дата съемки: 1929 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Вид на рабочий поселок
Место съемки: г. Нижний Новгород
Дата съемки: 1930 г.

НОВОМУ СОРМОВУ — БЫТЬ!

В 1920–30-е гг. облик Сормова существенно изменился. Большое внимание уделялось благоустройству промышленного района: высаживались деревья и кустарники, разбивались скверы. Быстро развивалась дорожная сеть — главные улицы покрылись асфальтом, появились газоны. В зеленый сад была превращена улица Коминтерна — прежняя пыльная Большая дорога. Сормово превратилось в один из самых уютных районов города. В 1931 г. Сормово соединилось трамвайной линией с Канавино. Постепенно исчезали колодцы, атрибут патриархального Сормова. Дома и улицы районы были электрифицированы. Неотъемлемой частью повседневной жизни сормовичей стало радио.

Каждый год в районе вводились в строй новые дома.
В 1920–30-е гг. в основном строились рубленые 8-квартирные двухэтажные дома. Первый такой дом был сооружен в 1925 г. по проекту архитектора Г. Б. Бархина. В дальнейшем из таких домов был построен целый поселок, получивший название Рыковский (Кооперативный). Уже в 1925 г. для рабочих и инженеров завода было возведено 6 200 кв.м жилья.

Красные ворота

Из воспоминаний Л. Д. Курылева (1979–82 г.)

Была на улице Коминтерна и красная арка – простенький памятник Великой Октябрьской социалистической революции. Установили ее, деревянную, с башенками, ко второй годовщине Великого Октября над проезжей частью возле современного клуба юных техников. Эта триумфальная арка, или, как ее еще называли, красные ворота, простояла до середины 1930-х гг. Здесь проводились митинги и назначались свидания, здесь был один из первых в районе уличный громкоговоритель – эдакая большая радиотарелка..

Из воспоминаний Л. Д. Курылева (1983 г.)

Большая дорога.
Давно уже нет Красных ворот, которые в 1930-е гг. стали помехой в развитии автомобильного движения и не гармонировали с новой застройкой центра Сормова, в улицу-бульвар превратилась улица Коминтерна. А еще в 1920-х гг. она, получившая новое, почетное наименование, скорее напоминала старую большую дорогу, грязную и неказистую.
Возникла эта дорога в древности; по ней проходил путь, связывавший Канавино, а значит и Нижний Новгород с Балахной, Пурехом, Владимиром, Москвой.
Повидала она многое: и ополчение Минина, и воинские формирования, отправляющиеся на борьбу с Наполеоном, и первые советские танки.
Преобразования здесь, на этой дороге, начались с установлением советской власти, с укреплением экономики страны. По инициативе комсомольцев, силами молодежи еще в 1920-х гг. были разбиты газоны с зелеными насаждениями. А вскоре булыжная мостовая покрылась асфальтом, и улица Коминтерна, постепенно застраиваемая многоэтажными зданиями, стала и главной улицей крупного района, и любимым местом отдыха сормовичей.

Здание гостиницы на ул. Коминтерна
Дата съемки: 1954 г.
Место съемки: г. Горький

В 1927 г. рядом с заводом по ул. Коминтерна были сооружены два 48-квартирных жилых дома (архитектор С. М. Иванов). Эти дома, возвышавшиеся над окружающим ландшафтом, в народе стали называть «сормовские небоскребы».

С 1932 г. жилищное строительство в районе шло усиленными темпами. Территория района быстро увеличивалась. Появились новые рабочие поселки: Володарский, Кооперативный, Комсомольский, Калининский. В Сормове были построены два дома-коммуны, дом специалиста, большая благоустроенная баня. В центре района был построен знаменитый Дом стахановцев (1936–37 гг., архитектор И. Ф. Нейман). Квартиры в этом доме получили рабочие-передовики производства. Почти одновременно в начале современной улицы Щербакова были построены гостиница и дом для инженерно-технических работников. Таким образом, был оформлен центр Сормова — площадь в районе городского театра. В районе Вари в 1936 г. был построен дом для рабочих завода «Нефтегаз» (архитектор А. А. Яковлев). Многоэтажные жилые дома стали вытеснять рубленые избы старого Сормова. Коренным образом изменились улицы Культуры, Свободы и др. Из патриархального села Сормово превратилось в современный городской район.

Общий вид нового каменного четырехэтажного дома
Дата съемки: 1930 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Поселок Комсомольский.
Дата съемки: 1931–33 гг.
Место съемки: г. Нижний Новгород (г. Горький)

У памятника В. И. Ленину в Сормове
Дата съемки: 1930-е г.
Место съемки: г. Нижний Новгород (г. Горький)

Заводская поликлиника № 19

Первая заводская больница.

В заводской больнице, открытой еще в 1882 г. (как ее называли, «в роще» (сейчас — клиническая больница № 12)), в 1928 г. было построено хирургическое отделение, а в 1934 г. — нейрохирургическое.

В 1925 г. начала действовать центральная амбулатория, включавшая операционный, физиотерапевтический, рентгеновский и другие кабинеты.

В 1936 г. на базе заводской больницы было организовано медицинское училище. В 1930-е г. в Сормове действовали районная поликлиника, амбулатории в рабочих поселках и заводе, многочисленные здравпункты, пять специализированных диспансеров.
В 1928–29 гг. был создан туберкулезный диспансер.

В 1950–70-е гг. строятся новые корпуса заводской больницы № 12, приобретается новое оборудование. В 1954 г. была открыта новая заводская поликлиника. В 1956 г. начал функционировать заводской санаторий-профилакторий на 150 мест, в 1968 г. — туберкулезный профилакторий на 100 мест.

Больница заводов акционерного общества «Сормово»
Дата съемки: 1900-е гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Крупным событием в жизни Сормова стало открытие 1 мая 1930 г. Дворца культуры (архитекторы Э. М. Мичурин и А. Н. Полтанов), в котором разместились зрительский зал на 1400 мест, фундаментальная библиотека, физкультурный зал, различные помещения для работы секций. Во Дворце культуры действовали кружки художественной самодеятельности, народный университет массового рабочего образования, атеизма, иностранных языков и др. Библиотека Дворца культуры располагала значительным книжным фондом научной, технической и художественной литературы, в цехах работали более 40 передвижек. Во Дворце культуры проводились встречи с деятелями культуры и искусства: Ф. Панферовым, В. Ставским, Б. Иллеш и др.

Директором Дворца культуры был назначен Яков Карпович Кокушкин. Вот что вспоминала его дочь Карманьола Яковлевна о строительстве Дворца: «В конце 1920-х гг. была проблема с кирпичом. Тогда ломали лабазы Нижегородской ярмарки — этот кирпич использовали для строительства Дворца. Отец оформлял и меблировал Дворец по своему вкусу. Он лично ездил в Ленинград и привез мебель. Зеркала, вазы из обстановки Зимнего дворца. И даже зеркало из кабинета Николая II — по всему периметру его обрамляли отлитые из стекла львы».

В садике им. 1-го Мая

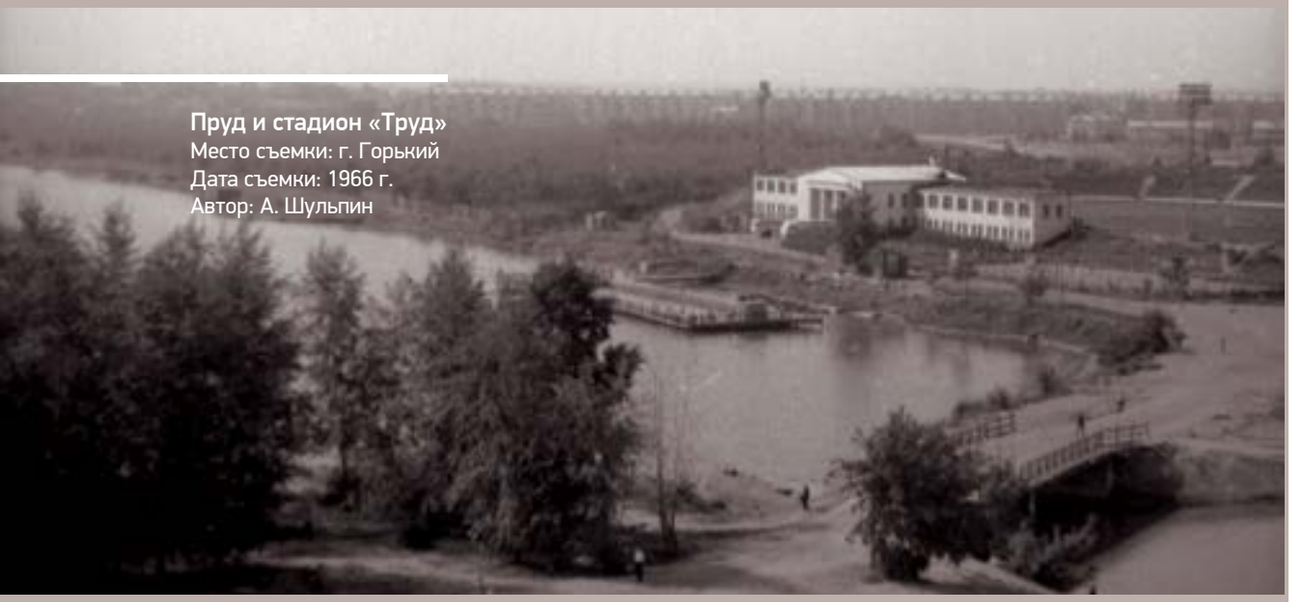
Из воспоминаний Л. Д. Курылева (1979–82 г.)

Недалеко от улицы Коминтерна и бывшего гортеатра, там, где сейчас стоят школа № 82, дом быта «Улыбка» и дом № 4 по улице Ефремова, находился сад имени I Мая (в прошлом Гоголевский), который был разбит самими рабочими. Когда-то здесь была рабочая столовая, ставшая в 1905 г. центром общественно-политической жизни сормовского пролетариата.
А в феврале 1919 г. сюда, в свой садик, собралась молодежь, чтобы образовать районную комсомольскую организацию. Ныне об этом напоминают мемориальные доски, знакомые многим...
И позднее, когда в районе появился большой парк культуры и отдыха, а сам сад передали Дому пионеров, он не пустовал. В его аллеях разгуливали воспитанники детских садов, школьники, подростки и молодежь...

Фойе Сормовского дворца культуры имени тов. Сталина
Место съемки : г. Горький

Дворец культуры им. Сталина

Открытие Дворца культуры
Место съемки : г. Горький



Пруд и стадион «Труд»
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1966 г.
Автор: А. Шульпин

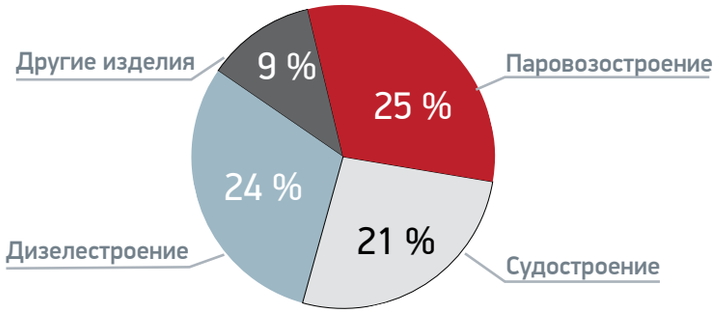
В 1934 г. по инициативе старых производственников в Сормове началось создание парка культуры и отдыха. На территории Дарьинского леса были построены Зеленый театр, читальный павильон, эстрадная сцена, парашютная вышка, беседки, павильоны, тиры, детские площадки, спортивные сооружения, большое искусственное озеро и др. Проект парка разрабатывали архитекторы Л. С. Залесская и Е. В. Ширвинский. На площади около 100 га были представлены элементы французского, английского парков. Одним из известных сооружений сормовского парка являлась музыкальная ротонда. Основные работы по благоустройству парка проводились в 1949 г. Ежегодно на его территории высаживалось более 3000 деревьев и кустарников. В зимнее время здесь работали лыжная база и каток. В довоенный период на средства завода был построен стадион «Труд». В 1969 г. была создана набережная парка.

На «Красное Сормово» приезжали рабочие делегации с других предприятий Советского Союза. Частыми гостями завода были руководители страны и деятели культуры и искусства. В 1927 г. передовой завод посетил М. И. Калинин. Дважды — в 1928 и 1935 гг. — почетным гостем сормовичей был А.М. Горький. Пролетарского писателя поразили те изменения, которые произошли в жизни Сормова.

Максим Горький на заводе «Красное Сормово»

Завод «Красное Сормово». Митинг на заводе «Красное Сормово» по случаю приезда М. И. Калинина
Место съемки: г. Горький

Завод в начале первой пятилетки:



В конце 1920-х гг. самым крупным промышленным предприятием в Нижегородской губернии был Сормовский завод. Это было многопрофильное предприятие — завод-универсал.

Завод славился своими металлургами. Здесь действовало шесть мартеновских печей, было развито прокатное производство стали.

Сормово стало родоначальником целого ряда заводов Нижегородского края. В конце 1920-х гг. приступили к постройке нескольких цехов с целью расширения завода «Красное Сормово». По первоначальному плану «Новое Сормово» строилось в соответствии с профилем «Красного Сормова». В 1931 г. «Новое Сормово» стало самостоятельным заводом. В 1932 г. в его состав вошли находящиеся на его территории недостроенные цеха «Красного Сормова» — кузнечный и литейный. В годы Великой Отечественной войны два завода находились в тесной кооперации: «Красное Сормово» выпускало танки Т-34, а «Новое Сормово» (машиностроительный завод) поставляло на эти танки пушки.

В годы Великой Отечественной войны на базе складов «Красного Сормова» было решено организовать выпуск снарядов и боеприпасов. В 1943 г. было принято решение об отделении завода боеприпасов от «Красного Сормова». В дальнейшем это предприятие станет заводом «Электромаш».

Завод «Новое Сормово». Группа строителей цеха бурового инструмента с инженером Сердюковым
Место съемки : г. Горький
Дата съемки:1930-е гг

Завод «Новое Сормово». Фасонно-сталелитейный цех
Место съемки: г. Горький
Дата съемки:1930-е гг.

М. А. Сурков

И. В. Мочалов

В. П. Лебедев

С 1933 по 1937 гг. директором завода «Красное Сормово» был М. А. Сурков — прекрасный производственник, опытный руководитель, который пользовался заслуженным уважением. Успехи предприятия в период второй пятилетки были заслугой всего трудового коллектива, которым руководил М. А. Сурков.

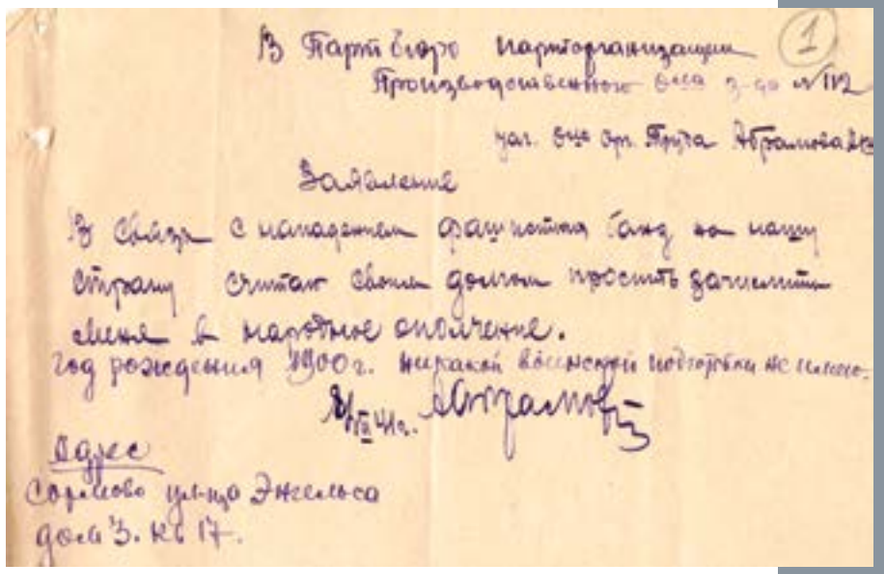
Предприятие не справилось с программой по подводным лодкам. В 1937 г. М. А. Суркова перевели в Москву на должность начальника Главморпрома, а в 1938 г. — репрессировали. В 1939 г. он был освобожден.

После перевода М. А. Суркова в Москву директором был назначен потомственный сормович И. В. Мочалов (1937–39 гг.).

Частая смена руководящего состава ухудшила ситуацию на заводе. В 1937–38 гг. были репрессированы главный инженер М. Д. Тюрин, технический директор судоверфи В. П. Лебедев и др.

ЕСЛИ ДОРОГ ТЕБЕ ТВОЙ ДОМ...

22 июня 1941 г. в городе Горьком был солнечный воскресный день. Многие заводчане отдыхали дома, играли с детьми или работали на огороде. Из открытых окон рабочих квартир доносились звуки радио — передавали советские песни и марши. Вдруг музыка прервалась, и диктор сообщил о выступлении В. М. Молотова. Около репродукторов собрались люди. Заместитель председателя Совета Народных Комиссаров СССР сообщил о нападении фашистской Германии. Страшное известие разом перевернуло все... Услышав сообщение о начале войны, люди потянулись к военкоматам, заводским цехам...



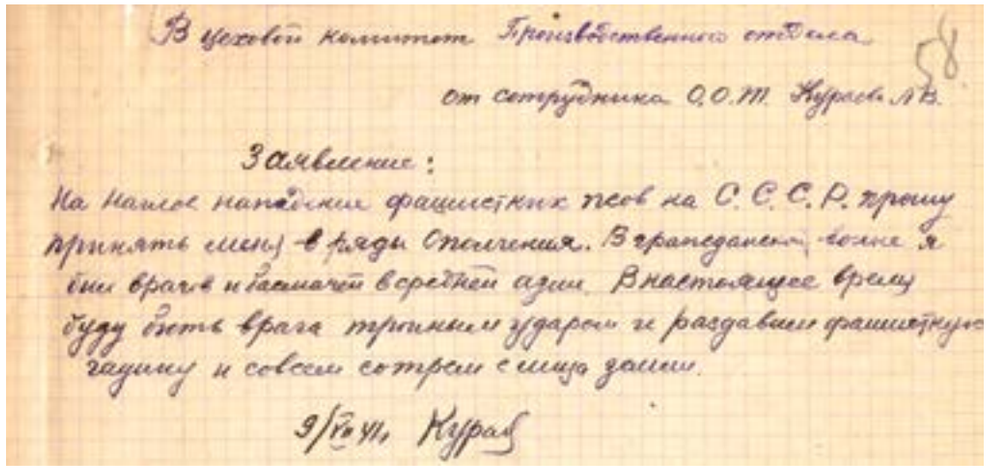
В Партбюро парторганизации
Производственного отдела з-да № 112
уч. отд. орг. труда Абрамова А.В.

Заявление

В связи с нападением фашистских банд на нашу страну считаю своим долгом просить зачислить меня в народное ополчение.
Год рождения 1900 г. никакой военной подготовки не имею.

9/VII 41 г. Абрамов

Адрес
Сормово ул-ца Энгельса
дом 3. кв 17.



В цеховой комитет Производственного отдела
от сотрудника О.О.Т. Кураева А.В.

Заявление:

На наглое нападение фашистских псов на С.С.С.Р. прошу принять меня в ряды Ополчения. В гражданской войне я был врагов и басмачей в средней азии. В настоящее время буду бить врага тройным ударом и раздавим фашистскую гадину и совсем сотрем с лица земли.

9/VII 41 г. Кураев

Сормовичи-ополченцы за изучением винтовки
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1941 г.
Автор: Н. Капелюш

Сормовский призывной пункт
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1942 г.
Автор: П. Мозжухин

Сормовичи-ополченцы в строю
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1941 г.
Автор: Н. Капелюш

Из воспоминаний Г. П. Хрящева (I97I г.)

...Величайшая трудность и заключалась в том, что судостроителям, привыкшим годами строить корабли с очень длинным циклом и привычками индивидуального производства, поручалось давать каждый день по нескольку штук взаимозаменяемых корпусов танков Т-34. Такого вида продукции мы до войны не давали, и для нас все это было новым, непривычным и сложным.

Но размышлять было совершенно некогда, медлить было нельзя, и вот весь наш завод, в том числе и коллектив бронекорпусного цеха, переходит с индивидуального судостроения на массовое танковое производство...

Сборка снарядов

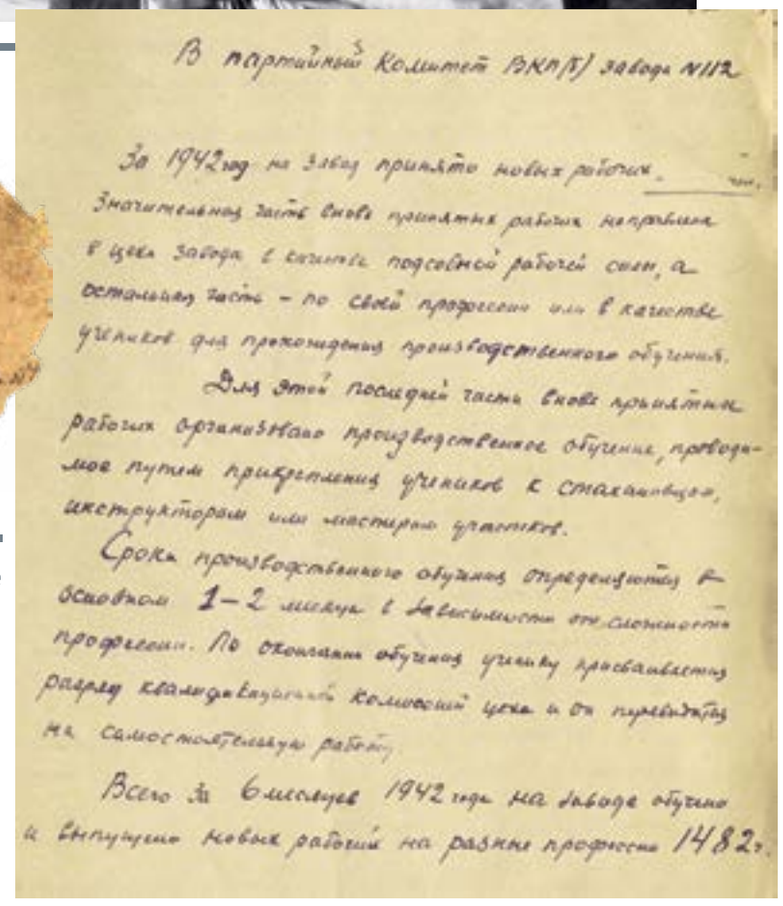
Женщины у станков

Правительство настойчиво требовало в кратчайшие сроки наладить выпуск танков. Уже в сентябре завод сдал первые пять танков. В сентябре 1941 г. был создан Народный комиссариат танковой промышленности (НКТП) (нарком — В. А. Малышев). 19 сентября «Красное Сормово» было передано в НКТП.

Работы по организации нового производства проводились под руководством директора завода Д. В. Михалева (1940–42 гг.), главных инженеров Г. И. Кузьмина, В. В. Бондаренко, главных технологов Д. В. Галки, А. Н. Чинова, главного конструктора В. В. Крылова, начальника танкосборочного цеха А. И. Безбородова.

С первых дней войны на заводе остро встал кадровый вопрос. Многие рабочие и инженеры были мобилизованы в Красную Армию или ушли на фронт добровольцами. Хотя часть высококвалифицированных кадров получила «броню» и осталась трудиться на заводе, в цехах остро не хватало специалистов и рабочих. В связи с уходом мужчин на фронт за станки вставали женщины, которые в короткий срок овладели сложными профессиями и обеспечивали выполнение важных правительственных заданий. Количество работающих женщин увеличилось до 38 % от общего числа заводчан. В сталелитейном цехе из 10 стерженщиков 9 были женщины. На предприятие возвращались и ветераны завода. Одними из первых пришли И. А. Ляпин и И. М. Олимпиев, которые были еще участниками боев 1905 г. На рабочие места вернулось 1066 ветеранов производства.

«Бронь» — удостоверение об отсрочке от призыва по мобилизации. Эта «бронь» была выдана токарю завода «Красное Сормово» Н. Сухонину в 1944 г.



В партийный комитет ВКП(б) завода №112

За 1942 год на завод принято новых рабочих ___ чел.
Значительная часть вновь принятых рабочих направлена в цехи завода с сохранением подсобной рабочей силы, а остальная часть – по своей профессии или в качестве учеников для прохождения производственного обучения.

Для этой последней части вновь принятых рабочих организовано производственное обучение, проводимое путем прикрепления учеников к стахановцам, инструкторам или мастерам участков.

Сроки производственного обучения определяются в основном 1–2 месяца в зависимости от сложности профессии. По окончании обучения ученику присваивается разряд квалификационной комиссией цеха и он переводится на самостоятельную работу.

Всего за 6 месяцев 1942 года на заводе обучено и выпущено новых рабочих на разные профессии 1482 чел.

Государственный Союзный ордена Трудового Кр...

Завод № 112

СЕКРЕТНО

Рассекречено

Горьковского Обкома ВКП(б)

ГОРЬКИЙ, ... № 20 . Для телеграмм: ГОРЬКИЙ ...

4 . Декабря 1941 г. № ...

СЕКРЕТАРЮ ГОРЬКОВСКОГО ОБКОМА ВКП/б/

тов. КИРЕЕВУ С.Я.

Направляю для Вашего рассмотрения проект постановления Горьковского КО. в обеспечение выпуска танков на заводе N-112 в сутки до 10 единиц.-

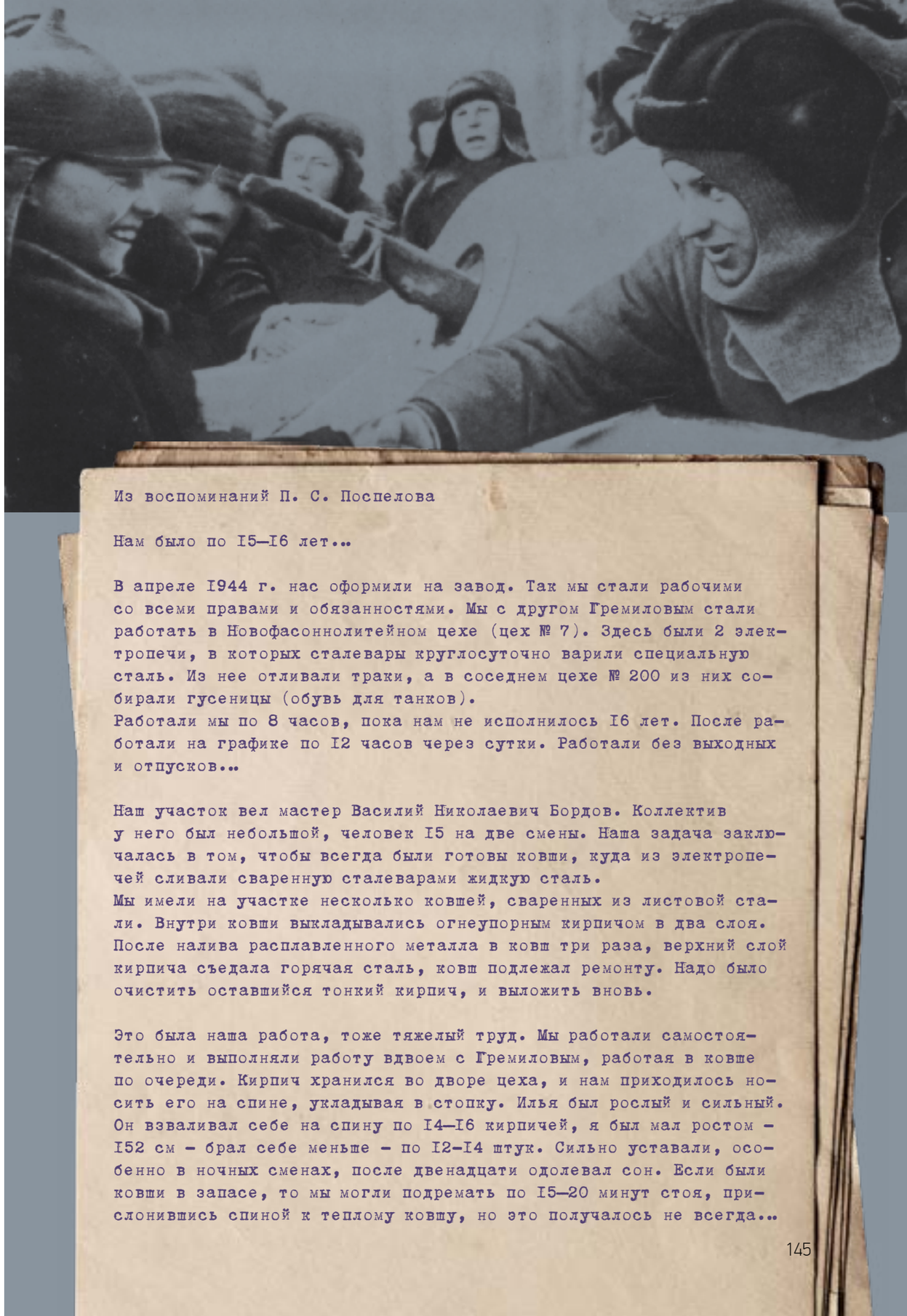
Приложение 16 сроку на 2 дн.

ДИРЕКТОР ЗАВОДА: /МИХАЛЕВ/.

Бригада сборщиков танков
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1944 г.
Автор: Н. Капелюш

Вместе со старшим поколением пополняли кадры и подростки, в том числе — ученики заводского ремесленного училища. Количество подростков на заводе возросло в 2,5 раза.

Особенно тяжелое положение сложилось осенью — зимой 1941 г., во время битвы за Москву. Единственным крупным промышленным центром, близким к Москве, был г. Горький. Линия фронта с каждым днем приближалась к столице, Красная Армия нуждалась в военной технике... Коллектив завода делал все возможное, чтобы помочь фронту. Рабочие и инженеры сутками не выходили из цехов, пока не выполняли задание. Атмосфера напоминала боевую, незримая линия фронта прошла по цехам. Это был настоящий трудовой подвиг сормовичей. День ото дня завод быстрыми темпами наращивал производство боевых машин.



Из воспоминаний П. С. Поспелова

Нам было по I5—I6 лет...

В апреле I944 г. нас оформили на завод. Так мы стали рабочими со всеми правами и обязанностями. Мы с другом Гремиловым стали работать в Новофасоннолитейном цехе (цех № 7). Здесь были 2 электропечи, в которых сталевары круглосуточно варили специальную сталь. Из нее отливали траки, а в соседнем цехе № 200 из них собирали гусеницы (обувь для танков).
Работали мы по 8 часов, пока нам не исполнилось I6 лет. После работали на графике по I2 часов через сутки. Работали без выходных и отпусков...

Наш участок вел мастер Василий Николаевич Бордов. Коллектив у него был небольшой, человек I5 на две смены. Наша задача заключалась в том, чтобы всегда были готовы ковши, куда из электропечей сливали сваренную сталеварами жидкую сталь.
Мы имели на участке несколько ковшей, сваренных из листовой стали. Внутри ковши выкладывались огнеупорным кирпичом в два слоя. После налива расплавленного металла в ковш три раза, верхний слой кирпича съедала горячая сталь, ковш подлежал ремонту. Надо было очистить оставшийся тонкий кирпич, и выложить вновь.

Это была наша работа, тоже тяжелый труд. Мы работали самостоятельно и выполняли работу вдвоем с Гремиловым, работая в ковше по очереди. Кирпич хранился во дворе цеха, и нам приходилось носить его на спине, укладывая в стопку. Илья был рослый и сильный. Он взваливал себе на спину по I4—I6 кирпичей, я был мал ростом - I52 см - брал себе меньше - по I2-I4 штук. Сильно уставали, особенно в ночных сменах, после двенадцати одолевал сон. Если были ковши в запасе, то мы могли подремать по I5—20 минут стоя, прислонившись спиной к теплому ковшу, но это получалось не всегда...

Н. Щербина. организатор первой комсомольско-молодежной фронтовой бригады на заводе

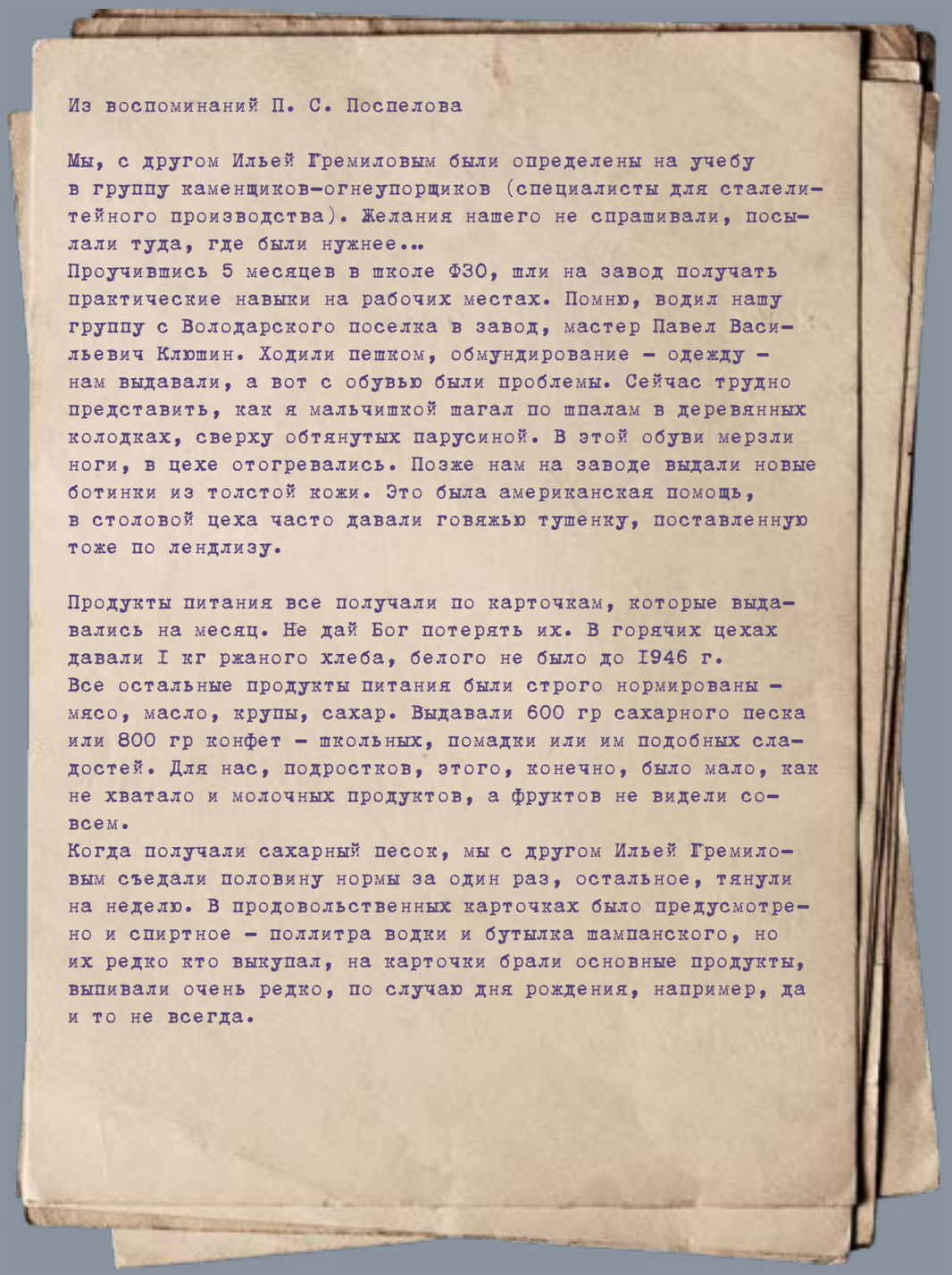
В октябре 1941 г. на заводе стали организовываться комсомольско-молодежные фронтовые бригады (цех № 7 — бригадир Н. Щербина; цех № 5 — бригадир Качинский). Бригады сборщиков цеха № 5 Городецкого, Проскурина, Военнова, Зачепицкого перевыполняли нормы на 170 и 230 %.

В октябре 1941 г. на предприятии насчитывалось 13 фронтовых бригад, в январе 1942 г. — уже 138, к январю 1945 г. — 458.

К январю 1942 г. 877 сормовичей стали двухсотниками. Токарь цеха № 4 А. И. Тюлин выполнял нормы на 340 %, токарь цеха № 4 Федосеев — на 540 %.

593 человека за годы войны получили звания гвардейцев своей профессии. К 1944 г. по сравнению с довоенным периодом производительность труда увеличилась в 3,5 раза. Сормовские рабочие и инженеры за военный период внесли 20 000 предложений, в разработке, которых участвовало 3400 чел. Более 11 000 предложений было внедрено в производство, дав большой экономический эффект.

Фронтовая молодежная бригада Ю. Городецкого



Из воспоминаний П. С. Поспелова

Мы, с другом Ильей Гремиловым были определены на учебу в группу каменщиков-огнеупорщиков (специалисты для сталелитейного производства). Желания нашего не спрашивали, посылали туда, где были нужнее...
Проучившись 5 месяцев в школе ФЗО, шли на завод получать практические навыки на рабочих местах. Помню, водил нашу группу с Володарского поселка в завод, мастер Павел Васильевич Клюшин. Ходили пешком, обмундирование - одежду - нам выдавали, а вот с обувью были проблемы. Сейчас трудно представить, как я мальчишкой шагал по шпалам в деревянных колодках, сверху обтянутых парусиной. В этой обуви мерзли ноги, в цехе отогревались. Позже нам на заводе выдали новые ботинки из толстой кожи. Это была американская помощь, в столовой цеха часто давали говяжью тушенку, поставленную тоже по лендлизу.

Продукты питания все получали по карточкам, которые выдавались на месяц. Не дай Бог потерять их. В горячих цехах давали I кг ржаного хлеба, белого не было до I946 г.
Все остальные продукты питания были строго нормированы - мясо, масло, крупы, сахар. Выдавали 600 гр сахарного песка или 800 гр конфет - школьных, помадки или им подобных сладостей. Для нас, подростков, этого, конечно, было мало, как не хватало и молочных продуктов, а фруктов не видели совсем.
Когда получали сахарный песок, мы с другом Ильей Гремиловым съедали половину нормы за один раз, остальное, тянули на неделю. В продовольственных карточках было предусмотрено и спиртное - поллитра водки и бутылка шампанского, но их редко кто выкупал, на карточки брали основные продукты, выпивали очень редко, по случаю дня рождения, например, да и то не всегда.

МК.

Партком

35

С В О Д К А

о рекордах по цехам завода.

Цех № 5 тов.АЛЕШИН М.И. бригадир слесарей системщиков (бригада 5чел.) при задании сборки полторы машины

Выполнили 19/X- 8 машины - % выполнения задания 200
% выполнения норм 250

Тов.ШЕРОНОВ - бригадир слесарей системщиков (бригада 7 чел.) при задании сборки полторы машины

выполнили 19/X- 8 машины - % выполнения задания 200
% выполнения норм 250

Тов.СУХАНОВ В.П. - бригадир слесарей системщиков(бриг.6 чел.) при задании сборки полторы машины

Выполнили 19/X- 8 машины - % выполнения задания 200
% выполнения норм 250

Тов.КАЗАКОВ Н.И. - бриг.слесарей регулировщиков (бриг.2 чел.) при задании 2-х машин

Выполнили 19/X- 4 машины - % выполнения задания 200
% выполнения норм 280.

Цех № 18 Тов.ТКАЧЕНКО В.Т. - формовщик при задании дет.66 и 57 (изложницы - 8 шт. в смену)

Выполнил 17/X- 8 шт.)
-"- 18/X 8 шт.) - % выполнения задания 100
-"- 19/X- 8 шт.) % выполнения норм 217

Тов.КАЛАШНИКОВ Н.А. - стерженщик при задании дет.400 (защита системы 4 шт.в смену).

Выполнил 17/X- 6 шт.)
-"- 18/X- 6 шт.) % выполнения задания 150
-"- 19/X- 6 шт.) % выполнения норм 300

Тов.БОБОВА З.К. - стерженщица при задании дет.400 (защита систем 4 шт.в смену).

Выполнила 17/X- 5 шт.)
18/X- 5 шт.) % выполнения задания 125
19/X- 5 шт.) % выполнения норм 270

Тов.МУРАВЬЕВ Г.Ф. - формовщик при задании дет.400 (защита системы - 6 шт.в смену)

Выполнил 17/X- - 8 шт.
18/X- - 8 шт.
19/X- - 9 шт.
% выполнения задания 133,3
% выполнения норм 190

Тов.СИДОРКИН А.П. - формовщик при задании дет.400 (защита системы - 6 шт. в смену).

Выполнил 17/X- - 8 шт.
18/X- - 8 шт.
19/X- - 9 шт.
% выполнения задания 133,3
% выполнения норм 190

Цех № 21

тов.УШАКОВА - стерженщица при задании детали диска 30 шт.в смену

Выполнила 18/X- - 30 шт. диск
6 шт. центровых

Тов.ПАНКРАТОВА стерженщица при задании дет.615/616 (картера) 36 шт.в смену

выполнила 18/X- 40 шт. % выполнения норм 216%

Тов.ОСОКИН формовщик -
При задании дет. 726 в смену - 4 шт. выполн. 18/X - 7шт.
- " - 1916 " - 1 шт. " " - 1шт.

Цех 16

тов.ПОДОВИННИКОВ Н.Г. токарь при задании дет.17.002 (пток) - 40 шт. в смену

Выполнил за 19/X- - 40 шт. % выполнения задания 100
% выполнения норм 235

Тов.ГОРДЕЕВ А.А. - токарь при задании дет.16.010(крышка) 28 шт.в смену

Выполнил 19/X- - 28 шт. % выполнения задания 100
% выполнения норм 273.

Цех № 19

Тов.ДЕМАЧЕВ - бригадир сталеваров при задании отливки стали 22,5 тонн в смену

Выполнил 16/X- 37,5 тн. % выполнения задания 164,4
Отлито сверх плана 14,5 тн.
17/X- 30,9 тн. % выполнения задания 137,3
отлито сверх плана 8,4тн.
19/X- 31,9 тн. % выполнения задания 141,8
Отлито сверх плана 9,4тн.

Война резко изменила налаженную в предвоенные десятилетия жизнь советских людей. 27 августа 1941 г. было принято решение исполнительного комитета Горьковского областного Совета депутатов трудящихся «О введении карточек на хлеб, сахар и кондитерские изделия в городах, рабочих поселках и поселках городского типа Горьковской области».

В 1942 и 1943 гг. в Горьковской области сложилось наиболее серьезное положение с обеспечением населения продуктами в связи с резким уменьшением заготовок мяса, производства молочных и других продуктов. В результате сократился рацион питания горожан, произошло значительное повышение цен на продукты.

19 февраля 1942 г. ГКО и СНК СССР приняли постановление об организации отделов рабочего снабжения — ОРСов. Через них шло распределение товаров для ИТР, рабочих и служащих. Огромное значение для трудящихся завода имело питание в столовых предприятия, зачастую рабочие и инженеры старались принести еще и домой часть получаемого питания, чтобы накормить детей.

В чрезвычайных условиях семьям рабочих и инженеров удавалось выжить и за счет продуктов, получаемых с огородов. В условиях войны снизился уровень питания рабочих, ухудшилась его структура — сократилось содержание жиров, белков, углеводов, уменьшилось потребление сахара, кондитерских изделий, молока, мяса и рыбы. Основной рацион питания в годы войны заводских рабочих, инженеров и их семей состоял из хлеба, картофеля и капусты.

В годы войны на базе Сормовской больницы был открыт эвакогоспиталь № 2791 (действовал до 1943 г.). Госпитали действовали во многих сормовских школах. На предприятии было организовано донорство, медицинская помощь раненым воинам.

В годы Великой Отечественной войны многие квалифицированные рабочие ушли на фронт. Для подготовки кадров в первую военную зиму была открыта школа фабрично-заводского обучения, которая за военный период выпустила 3273 рабочих разных специальностей. Подготовка кадров проводилась и на самом предприятии путем индивидуального ученичества. Инструкторами-наставниками выступали старые производственники. На предприятии работали краткосрочные курсы повышения квалификации.

Жители Сормова у карты военных действий
Место съемки: г. Горький

Празднование 100-летия со дня основания завода «Красное Сормово».
Вручение ордена Ленина П. Заломову
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1949 г.

Фонтан, установленный к 100-летию завода у стены-стеллы на месте первого механического цеха 1849 г

СТРОЙКИ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОСЛЕВОЕННЫХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ

13 июля 1949 г. на заводе начались торжественные мероприятия в честь 100-летия со дня основания завода.

Директору завода Е. Э. Рубинчику, главному инженеру П. П. Маркушеву, заместителям главного технолога Л. Н. Краснопольскому и Д. В. Галке, начальникам судостроительных цехов Б. П. Коняхину, В. В. Московкину, П. А. Черноверхскому за разработку и внедрение методов скоростного строительства речных судов была присуждена Сталинская премия II степени. Главный конструктор В. М. Керичев, конструкторы В. П. Воробьев, М. И. Воронин, И. И Краковский, М. М. Пилярский, С. А. Чепурнов, С. Н. Якимовский были удостоены Сталинской премии III степени.

Орденами и медалями были награждены 500 инженеров, специалистов и рабочих завода (среди них: директор Е. Э. Рубинчик, главный инженер П. П. Маркушев, главный конструктор В. М. Керичев, начальник производства С. Д. Нестеров, главный строитель судов М. И. Лернер и многие др., в том числе П. А. Заломов, ставший прототипом героя романа М. Горького «Мать»).

Министерство Связи СССР

ПРИЕМ № 47

ПЕРЕДАЧА

Адрес

= ПР МОСКВЫ 724/59 40 12/7 2150=ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ
ГОРЬКИЙ ЗАВОД КРАСНОЕ СОРМОВО
ИМЕНИ ЖДАНОВА ПАРТОРГУ ЦК ВКПБ
ТОВАРИЩУ КОЗИНУ

ПРОШУ ПРИНЯТЬ МОИ СЕРДЕЧНЫЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ ПО СЛУЧАЮ
100 ЛЕТНЕГО ЮБИЛЕЯ ТРИЖДЫ ОРДЕНОНОСНОГО ЗАВОДА
КРАСНОЕ СОРМОВО И ПОЖЕЛАНИЯ НОВЫХ УСПЕХОВ ДЕЛЕ
ДАЛЬНЕЙШЕГО УСИЛЕНИЯ МОЩИ НАШЕЙ РОДИНЫ
=МИНИСТР ВООРУЖЕНИЯ УСТИНОВ+

КОНТРОЛЬ

107

М О С К В Ы 17 ИЮЛЯ 1949 ГОДА

ВЫСШАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ

ГОРЬКИЙ ЗАВОД "КРАСНОЕ СОРМОВО" ИМЕНИ А.А.ЖДАНОВА
ДИРЕКТОРУ ЗАВОДА ТОВАРИЩУ РУБИНЧИКУ
ГЛАВНОМУ ИНЖЕНЕРУ ТОВАРИЩУ МАРКУШЕВУ
ПАРТОРГУ ЦК ВКП/б/ ТОВАРИЩУ КОЗИНУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ЗАВКОМА ТОВАРИЩУ НИКОНОВУ
КОМСОРГУ ЦК ВЛКСМ ТОВАРИЩУ МАРКОВОЙ

ПОЗДРАВЛЯЮ КОЛЛЕКТИВ РАБОЧИХ, РАБОТНИЦ, МАСТЕРОВ, ИНЖЕНЕРОВ, ТЕХНИКОВ И СЛУЖАЩИХ СО СТОЛЕТИЕМ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ СОРМОВСКОГО ЗАВОДА И НАГРАЖДЕНИЕМ ЗАВОДА ОРДЕНОМ ЛЕНИНА.

СЛЕДУЯ СВОИМ РЕВОЛЮЦИОННЫМ ТРАДИЦИЯМ, КОЛЛЕКТИВ СОРМОВИЧЕЙ САМООТВЕРЖЕННЫМ ТРУДОМ ДОБИЛСЯ СЕРЬЕЗНЫХ УСПЕХОВ В ВЫПОЛНЕНИИ ПОСЛЕВОЕННОЙ ПЯТИЛЕТКИ, ОРГАНИЗОВАВ СКОРОСТНЫМ МЕТОДОМ СТРОИТЕЛЬСТВО РЕЧНЫХ СУДОВ.

ЖЕЛАЮ ВАМ, ТОВАРИЩИ СОРМОВИЧИ, ДАЛЬНЕЙШИХ УСПЕХОВ В ВАШЕЙ РАБОТЕ ПО ОСНАЩЕНИЮ ВОДНОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СТРАНЫ СУДАМИ И ПАРОВОЗАМИ.

И. С Т А Л И Н.

отп.3 экз.

Празднование 100-летия со дня основания завода «Красное Сормово». Выступление министра транспортного машиностроения СССР И. И. Носенко
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1949 г.

Бульвар Юбилейный
Место съемки: г. Горький

Площадь Буревестника
Место съемки: г. Горький

В годы Великой Отечественной войны жилищное строительство на заводе было приостановлено. С 1946 по 1951 гг. застраивается район улиц Вождей революции, Судостроительной (архитектор Н. Смирнова). Здесь выросли кварталы малоэтажной застройки — двух-трехэтажные дома, также в этом районе были построены средняя школа и два санатория-профилактория для рабочих.

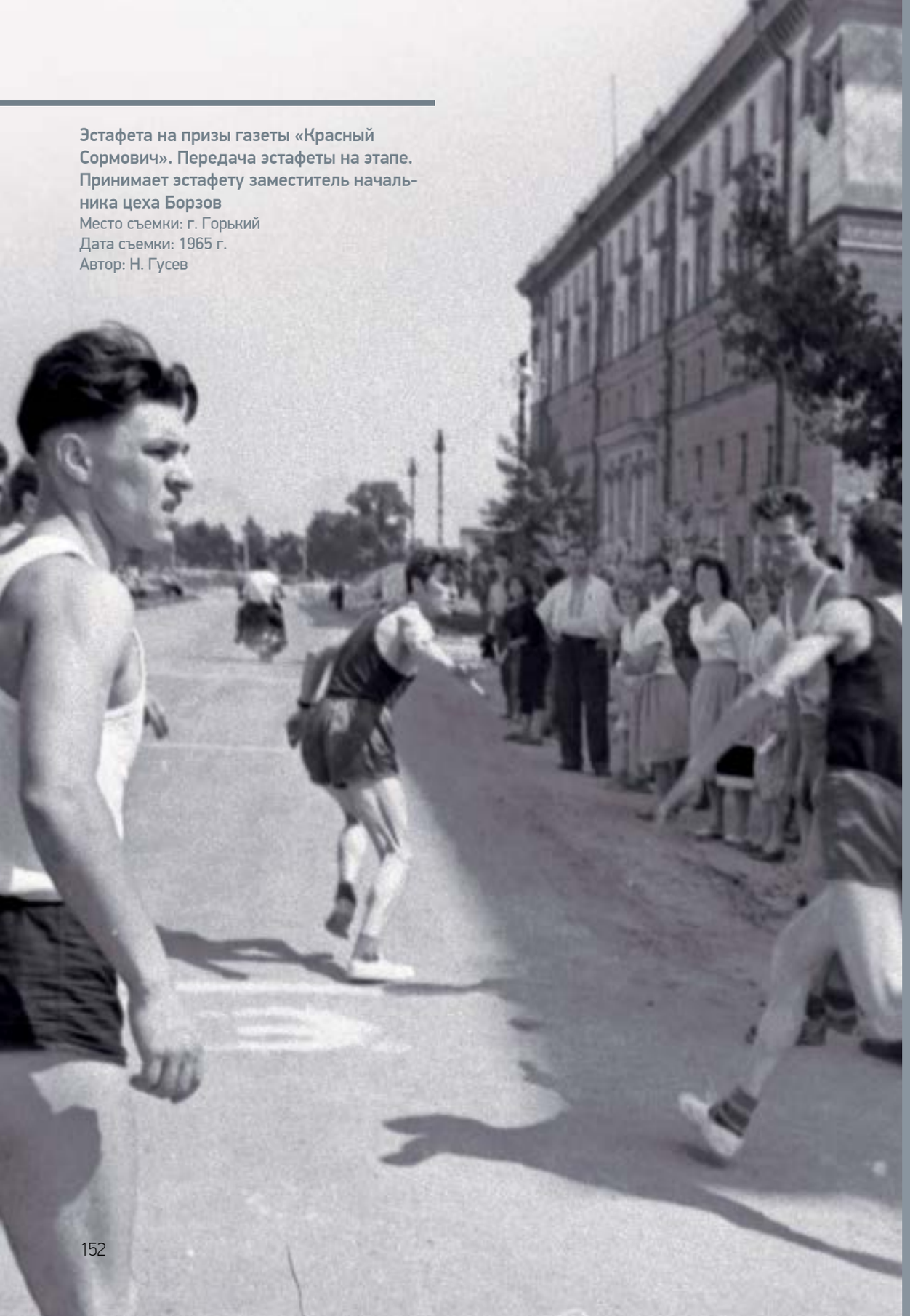
Несмотря на все усилия, жилья по-прежнему не хватало. Многие рабочие проживали в ветхом фонде или коммунальных квартирах. Во второй половине 1950-х гг. по инициативе рабочих Горьковского автозавода в стране началось возведение домов методом «народной стройки». Рабочие сами после смены и в выходные дни строили дома, завод же помогал им материалами и транспортом. Площадка для «народной стройки» была выделена между поселками Копосово и Высоково. Надзор за строительством осуществляло Управление капитального строительства (УКС) «Красного Сормово». Дома народной стройки, возводимые из шлакоблока, были двух-трехэтажные, рассчитанные на 8–16 квартир. Около домов были разбиты небольшие палисадники. В поселке народной стройки были открыты кинотеатр, школа, магазины, столовая, аптека. Его строительство стало важным шагом в решении жилищного вопроса в Сормове.

Во второй половине 1950-х — 1960-е гг. в районе строятся десятки типовых домов с малогабаритными квартирами (так называемые «хрущевки»). В 1956–58 гг. застраивается 17 квартал по улице Куйбышева кирпичными пятиэтажными домами. В 1960-е гг. проводилась застройка квартала Энгельса (микрорайон Дарьино). Здесь также был построен машиностроительный техникум с общежитием, средняя школа (архитектор Л. Б. Рождественская). В 1960-х гг. в Сормове по проекту архитектора Б. С. Нелюбина был создан один из красивейших бульваров города — Юбилейный, получивший свое название в честь 50-летия установления советской власти.

Юбилейный бульвар
в районе Сормовского озера
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: конец 1960-х гг.

Строительство новых домов по ул. Культуры и снос старых
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1970 г.
Автор: Н. Гусев

С 1959 г. завод перешел на крупнопанельное строительство. Панельные дома имели типовую планировку. На «Красном Сормове» был создан цех строительных конструкций и конвейер крупнопанельного домостроения, цех жилищного строительства. УКС завода стал располагать мощной строительной базой: цех строительных конструкций поставлял панели, деревообрабатывающий — двери, окна и др., цех жилстроительства возводил и сдавал дома. В 1970–80-е гг. завод ежегодно строил более 20 тыс. кв. м жилья. Застройка в эти годы велась микрорайонами. Заново был возведен Комсомольский поселок. Здесь был открыт один из первых в городе универсамов.
В Сормовском районе вырос прекрасный жилой массив на проспекте Кораблестроителей с благоустроенными домами, целой сетью магазинов, детских учреждений. В конце 1970-х гг. был разработан проект застройки микрорайона в районе улиц Коминтерна — Свободы.
За десять лет в этом микрорайоне (проспект Союзный, улица Рубинчика) выросли многоэтажные дома, часть из которых была построена по улучшенным проектам.



Эстафета на призы газеты «Красный Сормович». Передача эстафеты на этапе. Принимает эстафету заместитель начальника цеха Борзов
Место съемки: г. Горький
Дата съемки: 1965 г.
Автор: Н. Гусев

Большой популярностью пользовались спортивные секции на стадионе «Труд» и во Дворце спорта «Сормович». Сормовская футбольная команда «Волга» выступала в высшей лиге чемпионата СССР. Больших успехов достигли сормовские конькобежцы. Огромное внимание привлекли малые олимпийские игры 1980 г.

Серьезную помощь завод оказывал школам района. Цеха и отделы предприятия являлись шефами образовательных учреждений района. Напрямую с «Красным Сормовом» была связана работа ПТУ № 5 и машиностроительного техникума, которые готовили молодые кадры для завода. Сормовский машиностроительный техникум на многие годы стал основным учебным заведением, в котором обучались будущие специалисты завода среднего звена. Он имел специализированные лаборатории и кабинеты, богатую научно-техническую библиотеку. Как правило, директорами техникума становились специалисты «Красного Сормова». ПТУ № 5 обучало для завода рабочих по 17 специальностям. Учащиеся проходили производственную практику в цехах и отделах завода. После окончания многие ученики ПТУ № 5 становились высококвалифицированными рабочими. Среди них — Герои Социалистического Труда Н. И. Анищенков, В. В. Пайщиков, А. П. Удалов, С. Н. Бодров, Т. Г. Галанин, И. П. Белов, заслуженный машиностроитель Александра Фёдоровна Дерюгина. В этих профессиональных образовательных учреждениях трудились прекрасные педагоги и квалифицированные специалисты. Главными вузами по подготовке инженерных кадров для завода был Горьковский политехнический институт и Горьковский институт инженеров водного транспорта, имевшие специализированные кораблестроительные факультеты.

В 1970 г. на заводе был создан учебный комбинат, в котором проходили повышение квалификации рабочие, специалисты завода. Учебный комбинат имел 19 специализированных кабинетов, оборудованных учебно-наглядными пособиями для подготовки электросварщиков, сборщиков, крановщиков и др. Все поступавшие на завод рабочие и специалисты проходили обучение по охране труда, пожарной безопасности и др.

Первые исполнители «Сормовской лирической» — сормовичка в четвертом поколении Маргарита Рыбина и сталевар с «Красного Сормова» Геннадий Баков

Проектирование музейной экспозиции

Во второй половине XX в. одну из ведущих ролей в культурно-просветительской жизни рабочего района играл Дворец культуры. На его сцене выступали И. Дунаевский, Р. Бейбутов, Л. Зыкина, И. Кобзон, В. Мессинг, В. Марецкая и многие др. В 1950–70-е гг. во Дворце культуры большой популярностью пользовались самодеятельный цирк (руководитель Г. А. Любезнов), агиттеатр «Спутник» (художественный руководитель Е. И. Собеневский). Многие десятилетия во Дворце проводятся новогодние вечера и праздники. Здесь работали образцовый ансамбль танца, хор русской песни и др. Многих ценителей песни собирал областной конкурс вокалистов «Сормовская лирическая».

Осенью 1967 г. (в ознаменование юбилея Октябрьской революции) был основан заводской музей, сначала размещавшийся во Дворце культуры, а сейчас — в здании бывшей школы рабочей молодежи около главной проходной завода. Его первым директором был М. Г. Чаадаев. Большой вклад в сохранение исторической памяти о заводе, о его трудовом коллективе и славных традициях внесли руководители музея А. П. Ремчуков и П. К. Смирнов. В 2004 г. Музей истории завода «Красное Сормово» был объединен с заводским музеем подводного судостроения .

Музей подводного судостроения был открыт 7 мая 1985 г. в честь 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне.
Районный инженер С. С. Ефимов и директор завода Н. С. Жарков разрезают ленту при открытии музея

ЛЮДИ
И КОРАБЛИ

В период с 1850 по 1871 гг. на Сормовском заводе было построено 81 судно различных типов.

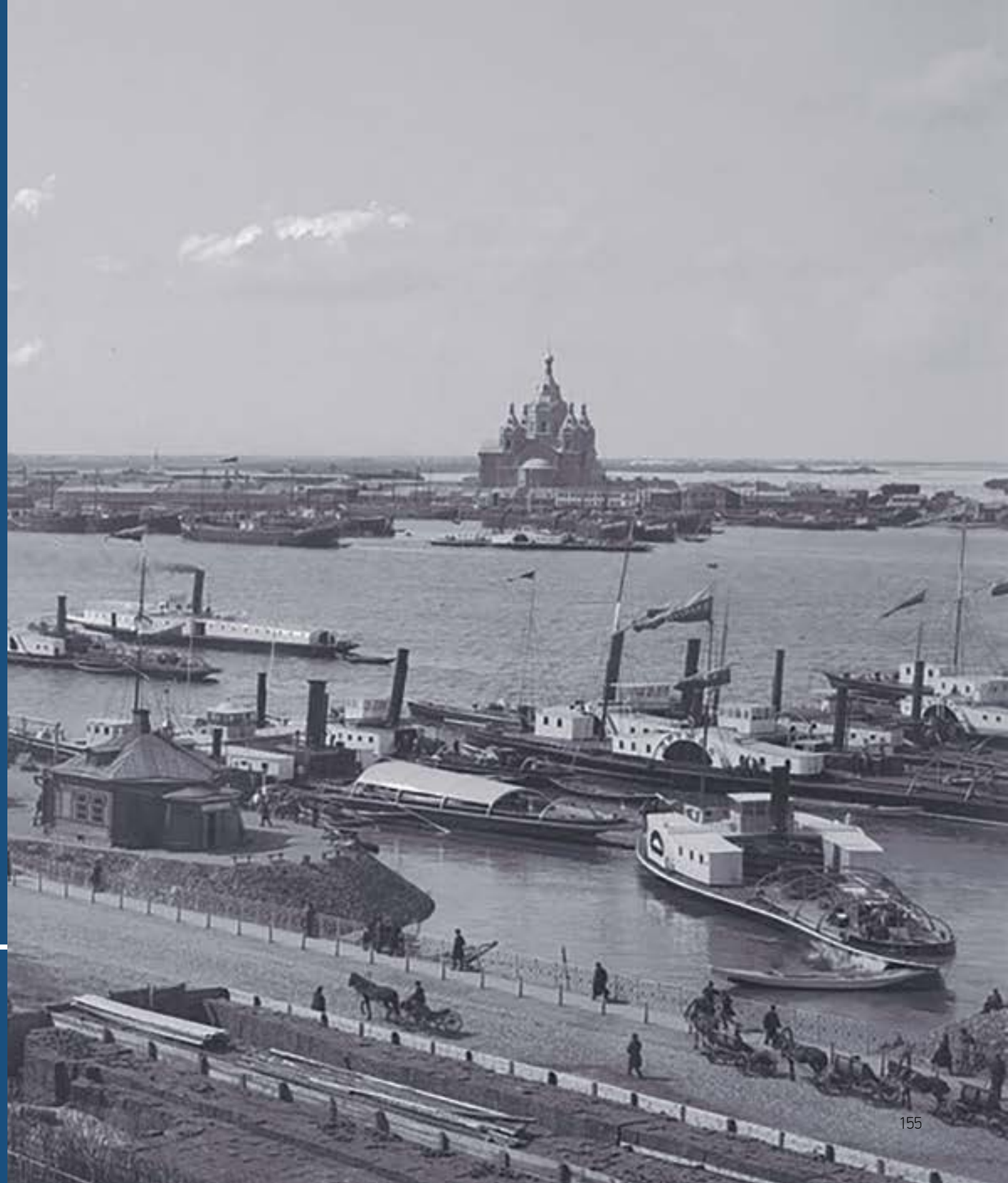
В 1856 г. для пароходного общества «Кавказ и Меркурий» были спущены на воду первые колесные буксиро-грузопассажирские пароходы «Минин» и «Пожарский».

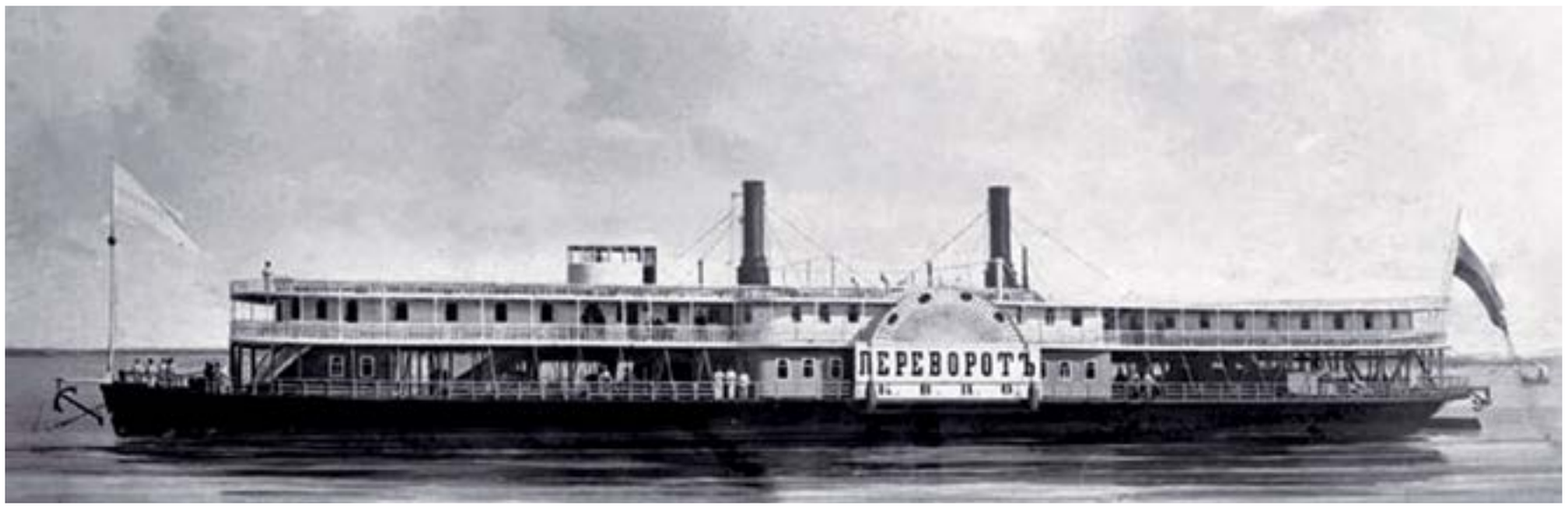
Пассажирами в основном являлись лица, сопровождавшие товары. Судами этого же типа были «Православный», «Гермоген», «Царь» и «Гетман».

В 1858 г. на Сормовском заводе для Астраханского порта была построена первая на Волге паровая землечерпательная машина. Хотя по своим размерам она была небольшой, но ее создание стало смелым техническим экспериментом. Землечерпалки использовались для углубления фарватера реки, заключавшейся в том, что снаряд захватывал со дна реки грунт и отводил к месту свалки в стороне от фарватера.

В 1867 г. на заводе построили самый мощный для того времени буксирный пароход «Лев» — 1000 л.с.

Софроновская площадь.
Дата съемки: 1894 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород
Автор: М. Дмитриев





Товаро-пассажирский колесный пароход
«Переворот»

ПЕРЕВОРОТ В КОРАБЛЕСТРОЕНИИ

В конце 1860-х гг. в перед заводом встала задача усовершенствования парового транспорта. Под руководством управляющего заводом К. М. Окунева, инженеров А. Г. Некрасова, П. М. Окунева, Крейса был создан новый тип парового судна, отличавшегося высокой прочностью, большой грузоподъемностью, хорошей скоростью.
В 1871 г. был сооружен первый в России товаро-пассажирский колесный пароход «Переворот» в железном корпусе с двухъярусной надстройкой. Длина судна составляла 78,4 м, ширина — 12,85 м. Скорость парохода достигала 16 км/ч. вниз по течению и 12,8 км/ч. — вверх. Отделка помещений кают первого и второго классов, предназначенных для пассажиров, была роскошной. В носовой части был запроектирован салон. Широкая крытая терраса, обрамлявшая весь пассажирский этаж, была предназначена для прогулок. Таких судов на Волге еще не встречалось. Это был настоящий переворот в товаро-пассажирском речном сообщении в России. Вслед за «Переворотом» появились еще два судна — «Николай Бенардаки» (1872 г.) и «Миссисипи» (1874 г.).

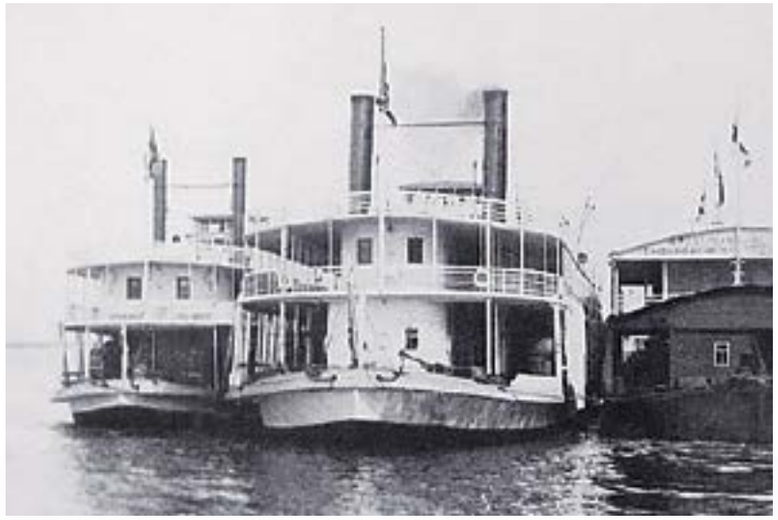
В 1886 г. по заказу промышленника И. Т. Смолкина на заводе был построен один из лучших буксирных пароходов «Смолкин» (мощностью 400 л.с.).

В 1887 г. с Сормовской судоверфи сошел заднеколесный пароход «Магдалена» (в дальнейшем — «Великая княгиня Мария»). В этом же году на предприятии построили первую в Поволжье морскую транспортную шхуну «Минин» водоизмещением 500 т, мощностью 320 л.с. Через несколько лет на Каспийском море ходили 14 подобных судов. Сормовские шхуны считались лучшими не только среди отечественных, но и зарубежных специальных судов.

В 1897 г. была выпущена серия новых грузопассажирских пароходов с размещением груза на главной палубе. Это были корабли «Христофор Колумб», «Петр Чайковский», «Великий князь Алексей», «Великий князь Кирилл». Длина судов составляла 85 м, ширина — 11 м. Паровая машина имела мощность 1200 л.с. Эти суда отличались более легким весом корпуса, была улучшена конструкция носовой и кормовой части.

Алексей Гаврилович Некрасов — талантливы сормовский судостроитель. Некрасов поступил чертёжником на Сормовский завод в 1857 г., когда ему был 21 год. Он отдал заводу 50 лет своей жизни. В 1861 г. Некрасов возглавил судостроение на заводе и стал создателем лучших на Волге металлических судов. Его огромная заслуга — в создании самого мощного на Волге по тем временам железного буксира «Лев» (1000 л.с.) – первый сормовский пароход-«тысячник». С помощью сормовских мастеров А. Г. Некрасов создавал суда как можно более лёгкие и вместе с тем прочные и экономичные. При его непосредственном участии в 1871 г. был построен первый в России двухпалубный товаро-пассажирский пароход в железном корпусе «Переворот». Его появление на волжской магистрали вызвало сенсацию во всех слоях общества. Знатоки судостроения дали обобщающую оценку – «Переворот» оправдывает свое удачное название. В 1887 г. с его стапелей сошла шхуна «Минин» водоизмещением 800 тонн, где применены новейшие оригинальные технические усовершенствования. Заслуга А. Г. Некрасова — в осуществлении таких смелых экспериментов, а также в создании наивыгоднейших конструкций паровой машины

А. Г. Некрасов



Суда «Аризона» и «Магдалена» у пристани фирмы Зевеке
Дата съемки: 1890 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород
Автор: А. Зевеке

Судостроительная верфь. Пассажирский пароход «Великий князь Алексей». Общий вид
Дата съемки: 1897 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Большую роль сыграл Сормовский завод в освоении акватории Каспийского моря. В конце XIX — начале XX вв. в Каспийском регионе активно развивается нефтедобыча, и Сормовский завод начинает выпускать специальные суда для нефтяной промышленности. В 1892 г. вступил в строй танкер «Америка», на следующий год — «Павел». Эти суда оснащались не только паровыми машинами, но и парусами. Сооруженные в 1894 г. первые наливные танкеры «Сергей» и «Владимир» имели железные корпуса. Всего со стапелей сормовской верфи сошло 20 таких кораблей.

В 1903 г. был выпущен первый в мире нефтеналивной теплоход «Вандал» с электродвигателем (дизель-электроход) грузоподъемностью 820 т, предназначенный для перевозки нефти. Вслед за «Вандалом» на воду было спущен теплоход «Сармат». Благодаря первому опыту использования теплоходов этот тип судов начал очень быстро развиваться.

Судостроительная верфь. Учебное судно «Великая княгиня Ксения Александровна» с трехмачтовым парусным снаряжением и паровой машиной. Общий вид
Дата съемки: 1904 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Наливной дизель-электроход «Вандал». Общий вид
Дата съемки: 1903 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

ОТ КАСПИЯ ДО ПРИМОРЬЯ

На рубеже XIX–XX вв. предприятие выполняло государственные заказы по выпуску военных судов. Для морской станции на острове Ашур-Ада (Каспийское море) морское ведомство в 1899 г. заказало Сормовскому заводу строительство крейсера с нефтяным отоплением. В 1900 г. крейсер «Астрабад» водоизмещением 300 т, вооруженный 4 орудиями с 87-мм калибром и 6 орудиями с 47-мм был готов. Это был первый боевой корабль, построенный сормовичами.

Обострение международной обстановки на Дальнем Востоке, война с Японией требовали укрепления обороноспособности в этом регионе. В 1904 г. завод получил заказ на создание канонерских лодок типа «Монгол» с малым углублением для Амурской военной флотилии. На боевых кораблях устанавливались две вертикальные паровые машины типа «Компаунд» (600 л.с.), два пролетных паровых котла, стальные гребные винты. Канонерка несла две пушки, а также пулеметы. Экипаж судна состоял из 43 человек. Канонерка имела скорость 11 узлов.

Судостроительная верфь. Канонерская лодка «Астрабад». Общий вид
Дата съемки: 1900 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Судостроительная верфь. Канонерская лодка «Монгол». Общий вид
Дата съемки: 1906 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

В 1905 г. головная лодка «Монгол» прошла испытания. В январе 1906 г. первые четыре корабля в разобранном виде по железной дороге были отправлены на р. Шилку (пос. Кокуй), на которой заводом была оборудована специальная достроечная база.
В 1906 г. на судосборочной верфи Сормовского завода в Кокуе вовсю кипела работа — так рождалась Амурская военная флотилия. В серии канонерских лодок, состоящей из десяти лодок, семь были существенно модернизированы: устанавливалась гаубица, толщина брони стала составлять от 9,6 до 12,7 мм, котлы были переведены с дровяного на нефтяное топливо. Экипаж увеличился до 60 чел. Первые три корабля встали на боевую вахту в 1907 г.
Вся серия канонерских лодок («Монгол», «Бурят», «Орочанин», «Вогул», «Вотяк», «Калмык», «Киргиз», «Карел», «Зырянин», «Сибиряк») была сдана в 1909 г. Лодки были мощными артиллерийскими кораблями, успешно действовавшими в сложных условиях рек Амур и Уссури. Сормовские корабли, входившие в состав Амурской военной флотилии, несли вахту в течение нескольких десятилетий, защищая границы России (Советского Союза). Они принимали участие в Гражданской войне, в боевых действиях на КВЖД (1929 г.), в войне с Японией в 1945 г.

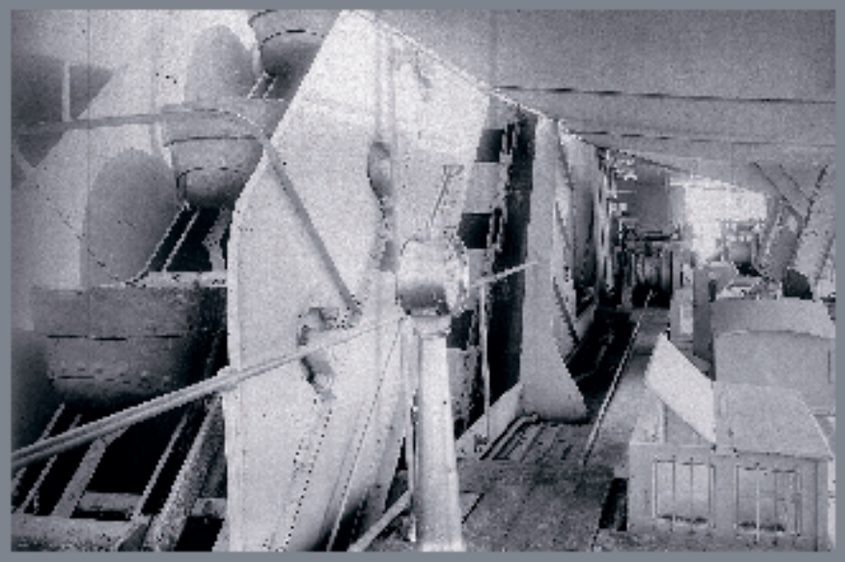
Сормовские буксирные пароходы «Соперник» и «Труд» мощностью 600 л.с. считались лучшими буксировщиками на Волге.

Канонерская лодка «Монгол». Общий вид
Дата съемки: 1906 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

ОТ ЗЕМСНАРЯДОВ ДО ПЛАВУЧИХ ДВОРЦОВ

С 1901 по 1914 гг. на Сормовском заводе построили 17 дноуглубительных снарядов. В 1901 г. был сооружен первый в России дноуглубительный снаряд современного типа «Волжская-9». Снаряд представлял собой цепь черпаков, приводившихся в движение паровой машиной. Землечерпательница поднимала 340 кубических метров грунта в час, он удалялся в шаланды или по рефулерному трубопроводу. Глубина черпания составляла до 5,5 м, грунт по рефулеру отводился на 213 м с высотой подъема до 2,5 м. До сих пор этот тип снаряда работает на водных просторах.

Землечерпалка несамоходная «Мариинская 5-я». Общий вид
Дата съемки: 1908 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев



Землечерпалка несамоходная «Мариинская 5-я». Палуба. Слева — многочерпаковая цепь транспортирования водогрунтовой массы
Дата съемки: 1908 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Землечерпалка несамоходная «Мариинская 5-я». Общий вид. Слева — рефулерное устройство
Дата съемки: 1908 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Одночерпаковый дноуглубительный снаряд. Извлечение грунта. Общий вид
Дата съемки: 1906 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

В 1905 г. сормовичи выпустили первый в России одночерпаковый снаряд для каменистых грунтов «Волжская-20». Землечерпалка была предназначена для углубления каменистых грунтов, уборки крупных камней и предметов со дна. Этот снаряд использовался и для разборки затонувших судов, и в качестве крена. В техническом отношении «Волжская-20» была хорошо спроектирована, принципы работы и конструкции основных узлов этого устройства используются в современных снарядах. Это судно обозначало новый этап в речном техническом судостроении.

В 1905 г. на Сормовском заводе были сданы три товаро-пассажирских колесных парохода типа «Ломоносов». В этот же период со стапелей судоверфи сошли колесные грузопассажирские пароходы «Императрица Мария Федоровна» (1904 г.) и пароход «Великий князь Александр Михайлович» (1905 г.). Эти суда были выпущены для общества «Кавказ и Меркурий» и являлись лучшими судами того времени.

На второй палубе и в надстройке размещались салоны и каюты только для пассажиров I и II классов. По бортам судов шла широкая крытая веранда, предназначенная для отдыха и прогулок пассажиров. На главной палубе, в носовой части размещались буфет-столовая, несколько пассажирских кают для пассажиров III класса, а в кормовой части — для IV класса. Эти пассажирские суда являлись образцом для пароходов, строившихся на других предприятиях.

Пассажирский пароход. Интерьер столовой I класса
Дата съемки: 1904 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Судостроительная верфь. Строительство парохода «Императрица Мария Федоровна». Общий вид
Дата съемки: 1899 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриева

Товаро-пассажирский пароход «Великий князь Александр Михайлович» пароходного общества «Кавказ и Меркурий». Общий вид
Дата съемки: 1903 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

В 1904 г. для этого общества были сооружены однотипные грузопассажирские пароходы «Княжна», «Боярышня», «Дворянка» и «Гражданка». В этом же году для низового плеса Волга сормовичи создали грузопассажирский пароход «Граф» длиной 85,5 м, шириной 10,5 м. Он принимал на борт 625 т груза. Сормовские корабли пользовались заслуженной славой, отличались высоким качеством и по своим техническим характеристикам превосходили не только отечественные, но и зарубежные аналоги.

Визит иностранной делегации. Групповой снимок участников мероприятия во главе с Городским головой А. М. Меморским (в центре — слева), Нижегородским вице-губернатором С. И.Бирюковым (в центре) и директором завода Н. Н. Приемским (в центре — справа)
Дата съемки: 1906–07 гг.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Судостроительная верфь. Строительство пассажирского парохода «Граф». Установка парового котла. Общий вид. В центре — группа рабочих
Дата съемки: 1903 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

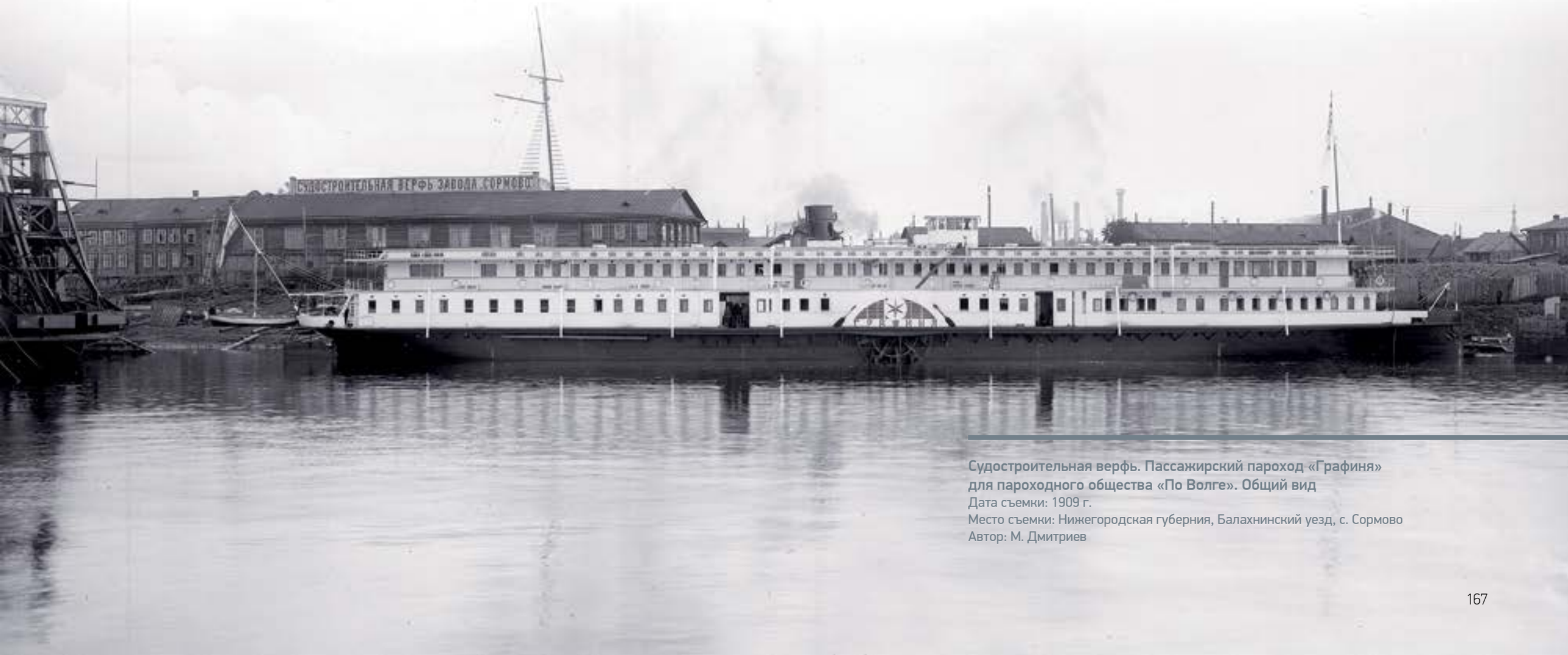
По типу парохода «Граф», который себя прекрасно зарекомендовал, общество «По Волге» заказало предприятию еще четыре парохода этого типа. Два из них — «Баян» и «Витязь» — по своим техническим характеристикам являлись передовыми в судостроении. Эти корабли, построенные в 1912 г., называли плавучими дворцами. После революции они получили имена «Михаил Калинин» и «III Интернационал». Корпуса пароходов, сделанных из мягкой мартеновской стали, имели длину 85,5 м, ширину — 9,3 м. Салон I класса под руководством художника Лиштавина был отделан испанскими материалами в стиле ампир. В середине зала размещался аквариум с фонтаном. В носовой части была запроектирована столовая для пассажиров III класса. Каюты IV класса были изолированы от склада товаров.

Продолжили заводскую серию комфортабельных судов грузопассажирские пароходы «А. П. Мещерский» и «Харитоненко», построенные в 1913 г. по заказу общества «Русь», а также товаро-пассажирские пароходы «Жуковский» (для общества «Самолет»), «Пушкин» и «Скобелев» (для Северного пароходного общества). Все эти суда были колесными.

В 1909 г. со стапелей сормовской верфи был спущен первый в России морской дизельный танкер «Русь», предназначенный для Каспийского моря. В этом же году в плавание отправился большой товаро-пассажирский пароход «Графиня» мощностью 1200 л.с. Уникальным судном был и речной винтовой железнодорожный паром на 30 вагонов «Переправа-2».

Судостроительная верфь. Паром «Переправа 2» для Саратовского перевоза Русско-Уральской железной дороги со специальным оборудованием для подъема и перемещения 30 вагонов
Дата съемки: 1909 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Пассажирский пароход «Баян» для пароходного общества «По Волге». Интерьер салона
Дата съемки: 1912 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев



Судостроительная верфь. Пассажирский пароход «Графиня» для пароходного общества «По Волге». Общий вид
Дата съемки: 1909 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

ПОСЛЕДНИЕ ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

В 1910 г. сормовичи построили три товаро-пассажирских колесных парохода «Гражданин», «Василий Лапшин», «Александр», а в следующем году была выпущена серия речных нефтяных барж: «Эмба», «Германия», «Англия», а также буксирный пароход «Дегтярев» и колесные товаро-пассажирские пароходы «Генерал Кондратенко» и «Гоголь».

Баржа «Дриада». Рубка
Дата съемки: 1908 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Судостроительная верфь. Строительство барж. Панорамный вид
Дата съемки: 1911 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Землесос «Сормово». Общий вид
Дата съемки: 1911 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

В 1910 г. акционерное общество «Сормово» получило контракт на засыпку нефтеносносного участка Биби-Эйбатской бухты. На заводе приступили к созданию специальной флотилии для выполнения этого заказа. В 1911 г. был создан мощный технический караван, состоявший из плавучего трубопровода и судов (землесосов «Нижний Новгород», «Волга», «Сормово» и «Каспий», четырех буксирных пароходов, десяти железных шаланд). В дальнейшем в состав флотилии вошло еще 8 судов.

Землесос и шаланда для нефтяного месторождения Биби-Эйбат в Азербайджане. Перед извлечением грунта
Дата съемки: 1911 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриева

В 1913 г. на Сормовском заводе была выпущена первая в России речная мелкосидящая самодвижущаяся товарная баржа-теплоход «Данилиха» (конструкторы Н. А. Кабачинский и Ф. А. Барановский).

«Данилиха» являлась самым крупным волжским судном. Несмотря на большую грузоподъемность (2000 тыс. тонн), его малая осадка позволяла доставлять груз даже в Москву (чего не могли позволить себе другие суда).

Теплоход развивал скорость до 12 км в час. «Данилиха» стала одним из наиболее замечательных творений русских корабелов. Это был первый в мире сухогрузный теплоход, ставший прототипом сухогрузного флота большой мощности, современных теплоходов смешанного «река-море» плавания.

Ф. А. Барановский

Первая самоходная сухогрузная баржа «Данилиха»
Дата съемки: 1913 г.

Последними крупными судостроительными проектами завода, осуществленными в дореволюционный период, стали два великолепных парохода «Великая княжна Ольга Николаевна» и «Великая княжна Татьяна Николаевна», спущенные на воду в 1914 г.

В 1915 г. судостроение на Сормовском заводе было свернуто. Завод стал специализироваться на выпуске оружия и снаряжения. Сормовичи выпустили две нефтеналивные баржи «Сура» и «Свияга», а также грузовой теплоход «Монгол». В 1916 г. на заводе построили три кабельных винтовых парохода «Смелый», «Бойкий», «Молодец» и первый в стране буксирный колесный теплоход «Москвич» (мощностью 750 л.с.). Для него был установлен двигатель внутреннего сгорания системы «Юнкерс», изготовленный на заводе.

Судостроительная верфь. Строительство кабельных пароходов «Бойкий», «Смелый» и «Молодец»
Дата съемки: 1916 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

Судостроительная верфь. Капитальный ремонт буксирного парохода «Граф Кутайсов». Корма с гребными винтами
Дата съемки: 1911 г.
Место съемки: Нижегородская губерния, Балахнинский уезд, с. Сормово
Автор: М. Дмитриев

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ РЕНЕССАНС

В 1920–30-е гг. завод «Красное Сормово» являлся основным центром речного судостроения Советского Союза. Все лучшее в судостроении, самые крупные суда для Волжского бассейна и Каспийского моря проектировались и строились сормовичами. До 1917 г. предприятие построило для Волги и Каспия, Амура и Дальнего Востока, Северной Двины и Сибири 486 самоходных и несамоходных судов.

После революции и гражданской войны судостроение на заводе возобновилось в 1920 г. с постройки баркаса «Фрам» и колесного буксирного парохода «Рабочий». В 1925 г. «Красное Сормово» направило три буксирных парохода в Туркестан. Одним из них был «Ваня-коммунист» (названный в честь знаменитой канонерской лодки). Эти корабли стали основой грузового флота на Амударье.

В середине 1920-х гг. предприятие приступило к созданию паромов по заказу Рязано-Уральской железной дороги и парома-гиганта «Николай» («Сталин»), который был выпущен в 1926 г. для переправы через Волгу в районе Саратова. Он вмещал 30 железнодорожных вагонов и имел мощность 2700 л.с.

Буксир «Рабочий»
Дата съемки: 1920 г.

Завод «Красное Сормово».
Общий вид парома «Сталин»
Дата съемки: 1929 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Завод «Красное Сормово». Общий вид кормы парома «Сталин». На палубе группа людей. Надпись на знамени: «Юный судостроитель будь готов к грядущим боям с капиталом»
Дата съемки: 1929 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Общий вид строящейся самоходной железной баржи типа «Данилиха»
Дата съемки: 1930 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Во второй половине 1920-х гг. строительство морских и речных судов увеличивалось. Их проектирование и строительство велось под руководством выдающихся конструкторов и инженеров Ф. А. Барановского, В. М. Керичева, В. П. Лебедева. В 1927 г. были сданы нефтеналивные баржи («Медведица», «Сормово», «Канавино», «Балахна»), шесть мелкосидящих разборных паромов, в 1928 г. — товаро-пассажирский пароход «Улу-Кем» для Енисея, три наливные баржи. В 1929 г. — пассажирский колесный паром «Железнодорожник» и нефтеналивные баржи «Терек», «Кубань», «Зея» и «Рион».

Весной 1930 г. сормовичи спустили на воду 37 грузовых и пассажирских судов, в том числе — буксир «Северолес» и крупногабаритные баржи. С 1930 г. началось строительство сухогрузных речных самоходных барж «Данилиха» (названных в честь дореволюционной баржи). Эти суда выпускались двух типов: большие (типа «Грузия», грузоподъемностью 3500 т и мощностью 760 л.с.) и малые (типа «Армения», «Черкесия», «Осетия», грузоподъемностью 2150 т и мощностью 490 л.с.). Баржи были оборудованы грузоподъемными стрелами и механизмами. В этом же году были сданы Каспийскому пароходству первые в СССР морские танкеры «Ленин» и «Профинтерн».

Завод «Красное Сормово». Палуба баржи типа «Данилиха»
Дата съемки: 1931 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Пневматическая клепка с лесов бортовой части строящейся шхуны «Профинтерн»
Дата съемки: 1930 гг.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Отдельным направлением работы сормовских судостроителей стало создание танкеров-нефтевозов для Каспийского пароходства. К их проектированию сормовская верфь приступила в 1926 г. Налаживание производства морских танкеров являлось сложной задачей. Танкеры типа «Ленин» имели водоизмещение 11 940 т и грузоподъемность до 7 600 т. Величина судов (длина — 132,6 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 9 м) и условия их постройки не имели аналогов на сормовской верфи. Большую работу проделали сормовские конструкторы под руководством Ф. А. Барановского, главного конструктора танкеров Г. С. Ковалева и его помощника В. М. Керичева. Вся техническая оснастка танкеров была разработана сормовичами, лишь двигатели делались по лицензии немецкой фирмы «МАН». Работа по строительству шхун-нефтевозов началась в 1927 г. Строились танкеры обычно по две единицы в год, закладывались в судояме — естественном сухом доке, отделенном от Волги перемычкой, которую весной после ледохода взрывали. Все строящиеся в ней суда всплывали, выводились в затон и там достраивались. В 1930 г. на Каспий был отправлен головной танкер «Ленин», а вслед за ним — танкер «Профинтерн». В течение 1930–35 гг. были достроены и сданы 11 шхун этой серии («Цюрупа», «Агамали-Оглы», «ВКП(б), «Коминтерн», «Сталин», «Молотов», «Берия» и др.), причем грузоподъемность последних была доведена до 9000 т. Всего завод выпустил 12 таких танкеров (последний из них, «Генерал Ази Асланов» — первый в СССР морской дизель-электроход, был сдан Каспийскому морскому пароходству в 1950 г.). По своему техническому оснащению они превосходили любые другие нефтевозы, ранее применявшиеся на Каспии. Создание современных танкеров стало настоящей трудовой победой сормовичей, продемонстрировавшей высочайший производственный уровень завода «Красное Сормово».

Завод «Красное Сормово». Носовая часть строящейся шхуны «Профинтерн»
Дата съемки: 1929 гг.
Место съемки: г. Нижний Новгород

РОЖДЕННЫЕ ЛИДЕРАМИ

В 1932 г. на предприятии возобновили строительство грузопассажирских двухпалубных пароходов типа «память Покровского» на 236 мест, мощностью 300 л.с. Эти корабли, мало отличавшиеся от дореволюционных судов по своей компоновке, предназначались для линии Москва — Уфа. Эта серия стала завершающей историю строительства колесных пассажирских пароходов в Сормове. В 1933 г. по заказу Народного комиссариата водного транспорта сормовичи построили четыре пассажирских теплохода («Военмор Ворошилов», «Михаил Ошвинцев», «Иван Кабаков», «Товарищ Постышев») для речной линии Горький — Астрахань. Суда были рассчитаны на перевозку 308 человек.

Интерьер салона 2-го класса теплохода «Военмор Ворошилов»
Дата съемки: 1931–33 гг.
Место съемки: г. Нижний Новгород

Пассажирский теплоход «Военмор Ворошилов». Общий вид
Дата съемки: 1930 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

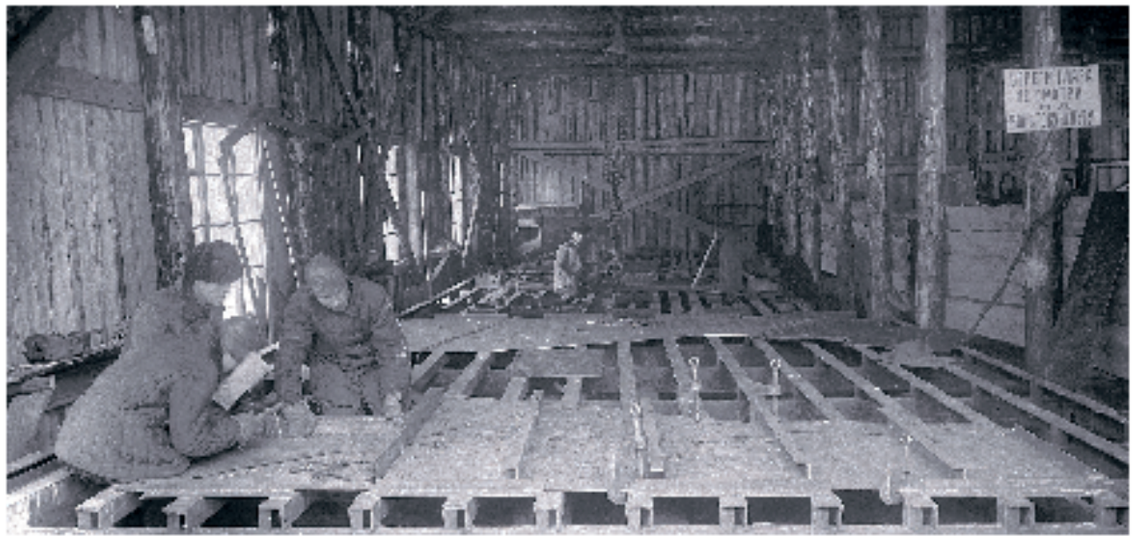
Среди специальных заказов «Красного Сормово» был служебный теплоход «Максим Горький», выпущенный в 1934 г. Он предназначался для отдыха членов правительства и их семей. Корабль с главными размерениями 68х7,6х3,25 м имел два двигателя по 1500 л.с., позволявших разгонять судно на огромную по тем временам скорость — до 35 км в час. Каюты теплохода отличались повышенной комфортностью. Известно, что на этом корабле неоднократно отдыхал М. Горький со своей семьей.

Теплоход «Максим Горький» (первоначально «Красный богатырь») был создан по проекту военно-технического отдела ОПТУ НКВД как судно специального назначения (личный теплоход И. В. Сталина). Для нового теплохода использовали энергетическую установку подводной лодки серии «Декабрист». Для отделки судна мастера использовали более 17 пород дерева, в том числе красное дерево, чинару, карельскую березу. В разные годы на теплоходе отдыхали первые лица ЦК КПСС — Берия, Каганович, Микоян, Орджоникидзе, Молотов, Хрущев, Брежнев.

Служебный теплоход «Максим Горький». Интерьер каюты для пассажиров
Дата съемки: 1934 г.
Место съемки: г. Горький

Служебный теплоход «Максим Горький». Общий вид
Дата съемки: 1934 г.
Место съемки: г. Горький

Сварщики за работой
Дата съемки: 12 марта 1932 г.
Место съемки: г. Горький



Сварной док по заказу № 9611. Сборка сварной поперечной переборки на плите.
Справа — табличка с надписью: «Береги глаза. Не смотри на вольтовую дугу»
Дата съемки: 1934 г.
Место съемки: г. Горький

Совершенно новым этапом в технологии судостроения стало создание сормовскими корабелами в 1933 г. первого советского цельносварного колесного буксирного парохода «Сварщик» (автор проекта В. М. Керичев). Корабль предназначался для буксировки барж, оснащался двигателем мощностью 150 л.с. Он имел следующие главные размерения: 46,8х6,1х2,4 м. Важно, что корпус сварного буксира был легче обычного клепаного, снизилась трудоемкость изготовления корабля. Вслед за первыми опытами использования электросварки эту технологию стали активно внедрять в Советском Союзе и при постройке морских судов. Начало этому положили суда типа «Сварщик».

В 1934 г. на Сормовском заводе были заложены цельносварные колесные буксирные пароходы мощностью 1200 л.с. («Чубарь», «Циолковский», «Авиастрой», «Микоян», «Манычстрой»), сданные в 1936 г.

С 1933 г. сормовские конструкторы прекратили проектирование клепаных речных судов и занялись проектированием сварных судов.
В 1935 г. был осуществлен первый в стране опыт секционный сборки и сварки при постройке дизель-электроходного землесоса. Подобный тип земснаряда был создан впервые в СССР. Советские судостроительные предприятия перешли к скоростной секционной сборке судов. Электросварка совершила в те годы настоящую техническую революцию, и завод «Красное Сормово» был одним из первых предприятий, внедрявших в производство новейшие технологии.

Буксир «Сварщик» — первое цельносварное судно.
Дата съемки: 1933 г.
Место съемки: г. Горький

Среди судов новых типов, построенных в первой половине 1930-х гг., были нефтекачки. Выпускали на предприятии и буксировщики-плотоводы. В 1931 г. были спущены на воду самые сильные и технически совершенные на Волге буксиры мощностью 1200 л.с. «Индустриализация» и «Коллективизация».

В конце 1920-х гг. на заводе началось строительство первых в СССР дноуглубительных снарядов. Часть из них предназначалась для эксплуатации на реке Амударье. Предполагалось, что суда будут отправляться по железной дороге в разобранном виде. Поэтому в г. Чарджоу на левом береге Амударьи было оборудовано стапельное место в 1928 г. При проектировании землесосов «Ирригатор-1» и «Ирригатор-3» использовался уже имевшийся на предприятии опыт их создания. Оба землесоса были сданы в 1930–32 гг. Управлению ирригационных работ СССР. Главные размеры землесоса составляли 30х8х2,5 м, водоизмещение — 220 т, производительность — 200 куб. м в час. Землечерпательница «Ирригатор-2» предназначалась для удаления грунта в шаланду или отвал по рефулерному трубопроводу. В 1933 г. завод «Красное Сормово» выпустил землечерпательницу «Камская–11». Ее конструкция оказалась настолько удачной, что по проекту «Камской–11» было построено в 1930–40-е гг. еще 21 судно.

Для канала Москва — Волга сормовские специалисты разработали проектную документацию первого в стране дизельного несамоходного землесоса «Волжский–16», который должен был стать головным. В 1935 г. он был сдан. «Волжский-16» имел проектную производительность 250 куб. метров в час (на практике до 360 куб. метров в час при работе на песчаном и песчано-глинистом грунте). В период с 1935 по 1937 гг. заводом было построено 12 единиц таких землесосов, работавших на Волге, Каме, Амуре, Енисее, в Норильске. Землесосы этого типа строились для реки Амур в клепано-сварном варианте. На «Волжском-11» было внедрено централизованное управление лебедками.

В 1938 г. «Красное Сормово» получает важное задание — спроектировать и построить две морские землечерпательницы производительностью по 750 куб. метров в час с черпаковым устройством для возможности работы на глубине до 15 метров. Аналоги такой современной специальной техники в стране не строились. Разработанный конструкторами проект явился настоящим достижением, и по техническим характеристикам превосходил лучшие голландские землечерпательницы. Производство таких мощных земснарядов в СССР осваивалось впервые. По тем временам это были настоящие гиганты — они имели главные размерения 87,5х14,5х5,2 м, водоизмещение — 3040 тонн, мощность паросиловой установки — 2400 л.с. Силовая установка состояла из паровых котлов и вертикальных паровых машин, работающих на два гребных винта или на две рефулерные помпы. Корпуса судов были построены заводом в 1939 г. Первую землечерпательницу «Родина» сдали заказчику в 1942 г. в Астрахани, а вторую — «Пятилетку» — только в 1952 г.

Землечерпалка «Волжская-29» во время работы по углублению перемычки судовой ямы для вывоза шхун. Общий вид.
Дата съемки: 1937 г.
Место съемки: г. Горький

Строительство теплоходов 700 сил для канала Москва — Волга «Вячеслав Молотов»
Дата съемки: 1936 г.
Место съемки: г. Горький

Пассажирский теплоход «Молоков» (построен для канала Москва — Волга) на 300 мест. Общий вид
Дата съемки: 1937 г.
Место съемки: г. Горький

ФЛОТИЛИЯ ДЛЯ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА

Одним из крупнейших гидротехнических проектов 1930-х гг. в СССР стало строительство канала Москва — Волга. В 1935 г. перед Сормовским заводом была поставлена особая задача по созданию флотилии судов для будущего канала — четырех пассажирских теплоходов («Иосиф Сталин», «Клим Ворошилов», «Михаил Калинин», «Вячеслав Молотов») и двенадцати катеров (больших и малых).

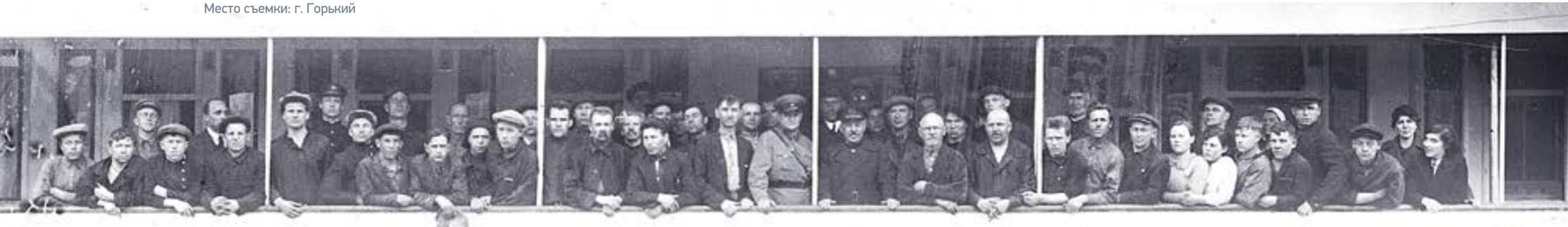
Проектирование и постройка судов стали крупным достижением сормовичей. Проект был разработан конструкторами под руководством В. М. Керичева. Уникален был дизайн судов, сормовичи впервые в речном судостроении придали кораблям обтекаемую форму, удлиненность и стремительность. Оригинально в архитектуру судов были вписаны эллиптические окна. Металлические корпуса были цельносварными. Это был первый в стране опыт сварных судов больших мощностей.

Все механизмы (за исключением электрооборудования) изготавливались в СССР. Корабли имели мощные двигатели — 700 л.с., придававшие судам скорость до 20,8 км в час. Суда были рассчитаны на 205 пассажиров. Помещения были отделаны шпоном ценных пород дерева, мебель изготовлена из ореха. На окнах висели шелковые занавески. Для каждого пассажира была установлена диван-койка, предусмотрены наушники для приема радиотрансляции. В каждой каюте — вентиляция, три осветительных точки: настольная электролампа, потолочная и перед умывальником, а также два мягких кресла и мягкий стул, звонковая сигнализация. Умывальники обеспечивались теплой водой. Ресторан в носовой части был оформлен явором. Во втором этаже над рестораном располагался салон. Столовые и салоны были просторнее, чем на обычных пароходах. По богатству отделки и художественному оформлению эти суда превосходили все прежние, в том числе и дореволюционной постройки. Эти красивые теплоходы стали одним из символов советской эпохи 1930-х гг.

Двенадцать катеров (шесть больших — на 300 мест, и шесть малых — на 150) также содержали много нового в техническом оснащении, архитектурном оформлении. Суда имели централизованное управление из штурвальной рубки по электроконтактной системе.

Суда для канала Москва — Волга
Дата съемки: 1937 г.
Место съемки: г. Горький

Внешне катера представляли собой красивое сочетание обтекаемых форм носовой части и открытой кормовой части судна. Большие катера развивали скорость 19 км/ч, малые — 20,5 км/ч. Катера были названы в честь первых Героев Советского Союза — Байдукова, Белякова, Водопьянова, Громова, Доронина, Каманина, Леванского, Ляпидевского, Молокова, Слепнева, Чкалова, Коккинаки.



Групповой снимок работников завода «Красное Сормово» и личного состава теплохода «Иосиф Сталин» на палубах теплохода
Дата съемки: 1937 г.
Место съемки: г. Горький

Пассажирский теплоход 700 сил для канала Москва — Волга.
Интерьер комнаты матери и ребенка
Дата съемки: 1937 г.
Место съемки: г. Горький

Строительство катеров (300 мест) для канала Москва — Волга.
В центре катера на стапелях
Дата съемки: 1937 г.
Место съемки: г. Горький

Большой вклад в создание флотилии внесли инженеры В. И. Саввин, Г. П. Кондаков, А. А. Бармин, Л. А. Разин, А. Л. Футорян, А. В. Собачкин, А. Ф. Горин, бригады сборщиков П. А. Муравьева, С. М. Харузина, монтажников А. И. Ускова, В. И. Пискарева, электросварщики А. В. Разживин, А. Е. Пирогов, трубопроводчики В. М. Пыренков, Н. Г. Кожевников, Н. З. Шведов, плотники Н. Д. Муреев, М. Д. Голубев и многие другие.

В апреле 1937 г. четыре теплохода и шесть катеров были спущены на воду. Весной 1937 г. сормовские корабли отправились в столицу. Следование флотилии стало ярким событием в истории. На всем пути корабли восторженно встречали местные жители и строители канала. В каютах белоснежных судов, украшенных флагами, разместились передовики производства, стахановцы, делегации промышленных предприятий Горького, Ленинграда, Харькова и других городов. Во время первомайского парада, ровно в 12 часов дня, радиорупоры на Красной площади объявили, что слово предоставляется флотилии судов, проходящих канал. И в этот момент прозвучали гудки с идущих кораблей, после чего трудящихся Москвы от имени флотилии приветствовал старейший волжский капитан А. Я. Куприянов.

Первый рейс сормовских кораблей завершился 2 мая в Химкинском порту. В июне 1937 г. все шестнадцать судов были сданы заводом к официальному открытию канала Москва — Волга. Теплоходы и катера для канала Москва — Волга стали олицетворением наиболее передовых технологий в советском речном судостроении.

Герои довоенного фильма «Волга-Волга» с Любовью Орловой в главной роли плывут по каналу до Москвы на теплоходе «Иосиф Сталин».

НАМ ПОДВЛАСТНЫ И РЕКИ, И МОРЯ!

Переход на выпуск мирной продукции после Великой Отечественной войны произошел не сразу. В 1947 г. в Сормово началось производство речных судов. В конце 1940-х годов выпускались бензоналивные баржи, буксиры, сухогрузные теплоходы, землесосы. Необходимость восстановления флота на речных магистралях после войны требовала ускоренного выпуска гражданских судов. Если раньше корабли строились от одного до двух-трех лет, то теперь необходимо было их выпускать за 3-4 месяца. По новой технологии монтажные работы начинались еще в секциях одновременно с производством корпусов. Сухогрузные теплоходы строились в судояме, а буксирные теплоходы стали целиком изготовлять в специальном бускирном цехе. Одним из крупных достижений сормовичей послевоенного периода стал выпуск землесоса «Сормовский-1» (конструктор И.И. Краковский).

Производительность землесоса была 350 куб м. в час. Это существенно отличало его от других аналогичных судов. Кроме того, он расходовал меньше энергии, имел специальную технику для разрыхления грунта, мощные палубные краны. «Сормовский-1» имел ряд новшеств: моторизированная завозня для заводки якорей, дистанционное управление главными двигателями и лебедками, что исключало тяжелый труд, и др. Важной особенностью землесоса было централизованное управление. Первый землесос нового типа был спущен на воду в 1950 г. В период с 1950 по 1953 год заводом была построена серия несамоходных землесосов в количестве 12 единиц («Сормовский-1», «Сормовский-2» и так далее). «Сормовский -1» стал флагманом технического флота на Волге.

И. И. Краковский

Иван Иванович Краковский (1910–1976), заслуженный деятель науки и техники РСФСР, лауреат Государственной премии. В течение 15 лет трудился на заводе «Красное Сормово». Прошёл путь от старшего конструктора группы вспомогательных механизмов и устройств до ведущего конструктора. Ведущий конструктор КБ завода, главный конструктор землесосов, начальник отдела судовых устройств ЦКБ-112. Участвовал в создании проектов буксиров, грузопассажирских и сухогрузных теплоходов, землесосов, многочерпаковых земснарядов и других. И.И. Краковский заложил научные основы проектирования механизмов судовых устройств. Впервые в мировой практике применил на землесосах типа «Сормовский-1» высокоэкономичный грунтовый насос с дизельным приводом и колесом закрытого типа. Один из сухогрузных теплоходов смешанного «река-море» плавания, построенный на заводе «Красное Сормово», носит имя «Профессор Краковский».

Землесос «Сормовский-1»
Дата съемки: 1950 г.
Место съемки: г. Горький
Автор: Скобелин

Дизель-электроход «Советский Союз» удостоен диплома и большой золотой медали на международной выставке в Брюсселе (1958 г.)

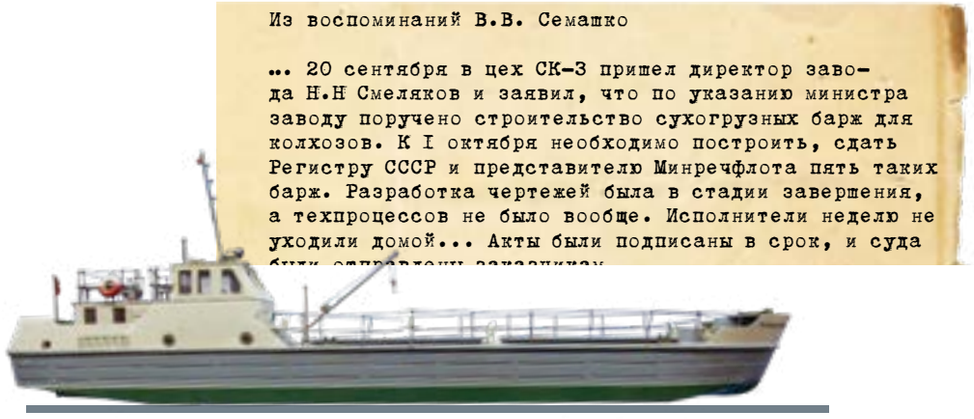
В. М. Керичев

После окончания Нижегородского государственного университета Вячеслав Михайлович Керичев (1902–1961) стал работать инженером-конструктором в судостроительном техническом бюро Сормовского завода. С 1935 г. по 1960 г. — главный конструктор «Красного Сормово». Весной 1949 г. В. М. Керичеву было присвоено звание профессора, он был назначен заведующим кафедрой судостроения, оставаясь работать на заводе. Под его руководством были спроектированы совершенно новые оригинальные типы судов — буксиры, сухогрузные суда, бензоналивные баржи и землесосы. В. М. Керичев — инициатор внедрения электросварки в речном судостроении. Награжден орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени и медалями.

Вершиной пассажирского судостроения на заводе стали дизель-электроходы «Ленин» и «Советский Союз», разработанные конструкторским бюро завода под руководством главного конструктора В. М. Керичева. В 1958 г. со стапелей предприятия сошел головной корабль «Ленин», а в 1959 г. — «Советский Союз». Сормовичи первыми в стране освоили строительство речных трехпалубных судов для Волги. Это были совершенно новые типы комфортабельных речных судов, рассчитанные на 439 пассажиров. Длина судов составляла 121,5 м, ширина — 16,8 м, высота борта — 5 м, скорость достигала 26 км/час. Дизель-электроходы вобрали в себя новейшие достижения советского судостроения. Здесь широко применялась автоматика. По уровню комфорта теплоход «Ленин» не имел себе равных. Впервые на речном круизном судне была применена климатическая установка. 205 кают были снабжены холодной и горячей водой, обставлены современной мебелью, в отделке использовалось дерево ценных пород. На судах были кинотеатры со сценой, где проводились культурно-массовые мероприятия, три салона, библиотека, солярий и прогулочные веранды. Дизель-электроходы «Ленин» и «Советский Союз» стали флагманами речного пассажирского флота.

Бригада строителей дизель-электрохода «Ленин»
Дата съемки: 1957 г.
Место съемки: г. Горький
Автор: Д. Шоломович

Ледокол «Дон»


Из воспоминаний В.В. Семашко

... 20 сентября в цех СК-3 пришел директор завода Н.Н Смеляков и заявил, что по указанию министра заводу поручено строительство сухогрузных барж для колхозов. К I октября необходимо построить, сдать Регистру СССР и представителю Минречфлота пять таких барж. Разработка чертежей была в стадии завершения, а техпроцессов не было вообще. Исполнители неделю не уходили домой... Акты были подписаны в срок, и суда

Сухогрузный теплоход для малых рек «Колхозница» (модель)

В 1950 г. на «Красном Сормове» были выпущены первые в стране дизель-электрические ледоколы «Волга» и «Дон» (руководитель проекта В. М. Керичев). Это были корабли мощностью двигателей 1800 л.с. Ледоколы имели необычно малую осадку для судов данного типа и оснащены ледовым подкреплением. Они имели много оригинальных конструкторских решений, став новыми типами ледоколов в речном судостроении.

В 1955 г. под руководством главного конструктора завода В. М. Керичева был создан проект самоходной баржи для колхозов. Ее основные размерения составляли: длина — 22,6 м, ширина — 3,5 м, высота борта — 1,5 м. Судно имело водоизмещение 36,4 т, его грузоподъемность была 20 т, мощность — 80 л.с., скорость — 14 км /час. Кстати, ходовые испытания барж проводили в бассейне, сделанном в цехе. Волга в это время была во льдах. Завод построил 25 «Колхозниц», ставших удобными мелкосидящими судами для тружеников села.

В 1956 г. завод выпустил речные сухогрузные теплоходы типа «Бирск». При изготовлении судов этой серии широко использовались штампованные секции и узлы, что сократило расход металла и снизило трудоемкость.

В 1960 г. «Красное Сормово» освоило выпуск речных танкеров грузоподъемностью 2800 т (разработан на базе проекта 576Т). Танкер имел следующие характеристики: длина — 110 м, ширина — 13,4 м, скорость — 18,5 км/час, штат команды — 20 чел. Корпус корабля был сварным, на нем были установлены четырехлопастные гребные винты. Благодаря широкому применению автоматики сокращался штат команды. Погрузка и выгрузка нефтепродуктов проводилась закрытым способом береговыми средствами. Судно имело междудонное пространство, что уменьшало возможность загрязнения внутренних вод.

Танкер. Проект 576Т
Дата съемки: 1960 г.
Место съемки: г. Горький
Автор: Н. Мовчан

В начале 1960-х гг. на заводе началась серийная постройка нового типа судов — железнодорожных грузопассажирских дизель-электрических паромов для Каспийского моря. Паром представлял собой уникальное судно, которое впервые строилось в СССР. Конструкцию разработало ЦКБ-51 (главный конструктор проекта А. С. Рачков). В 1962 г. был сдан паром «Советский Азербайджан» (проект 721). Его сдача коренным образом изменила характер транспортных и портовых работ на Каспии. В 1962 г. на Каспийском море начала действовать морская железнодорожная грузопассажирская паромная переправа Баку (Азербайджан) — Красноводск (Туркмения). Эти суда строились с 1962 по 1968 г. Всего было построено 5 паромов: «Советский Азербайджан», «Советский Туркменистан», «Гамид Султанов», «Советский Узбекистан» и «Советский Казахстан».

Основные технические характеристики парома были следующие: длина судна — 134 м, ширина — 18 м, дизель-электрический двигатель мощностью в 7200 л.с. обеспечивал ему скорость до 30 км/час. Паром состоял из четырех ярусов. На первом, самом нижнем, располагались вагоны, на втором — пассажирские каюты, на третьем — помещения для комсостава, на самом верхнем ярусе — штурманская, рулевая и радиорубка. На пароме мог разместиться железнодорожный состав общим весом 2200 тонн (30 четырехосных 50-тонных вагонов либо 18 пассажирских цельнометаллических вагонов). Строя такое уникальное судно из новых марок стали, завод впервые освоил крупноблочную сборку корпусов и сварку многоярусной надстройки из легких сплавов. Строительство парома еще раз подтвердило высочайший уровень профессионализма сормовских корабелов. Сормовские паромы успешно обеспечивали грузовыми и пассажирскими перевозками каспийский регион.

Еще одним уникальным сормовским проектом стало создание первого в мире двухкорпусного морского самоходного транспортно-монтажного судна «Кер-Оглы» с краном грузоподъемностью 250 т. Этот кран-катамаран предназначался для строительства и перевозки на Каспийском море буровых установок, эстакад, металлических крупногабаритных ферм и других нефтепромысловых сооружений и конструкций. Это был гигантский красавец-корабль (водоизмещение с полным грузом — 13 400 т, длина — 130 м, ширина — 50 м, габаритная высота судна со стрелой — 101 м). На одной стороне палубы располагалась рубка управления и башня крана со стрелой, на другой — погрузочно-разгрузочная площадка. Два корпуса шириной 18 м соединялись прочным стальным мостом, внутри которого имелись специальные коридоры для перехода с одной стороны катамарана в другую. Большая палуба по площади была равна футбольному полю. Появление «Кер-Олгы» открыло новые возможности для освоения шельфа Каспия.

Самоходное транспортно-монтажное судно «Кер-Оглы»

Альберт Абрамович Животовский (1927–2002) — главный конструктор завода с 1961 г. по 1990 г. После окончания Горьковского политехнического университета работал на заводе «Красное Сормово» : 1950 г. — конструктор, 1952 г.— руководитель группы, 1954 г. — начальник отдела. Почти тридцать лет руководил созданием новых типов речных и морских судов. Лауреат Государственной премии СССР. Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, медалями. Кандидат технических наук.

А. А. Животовский

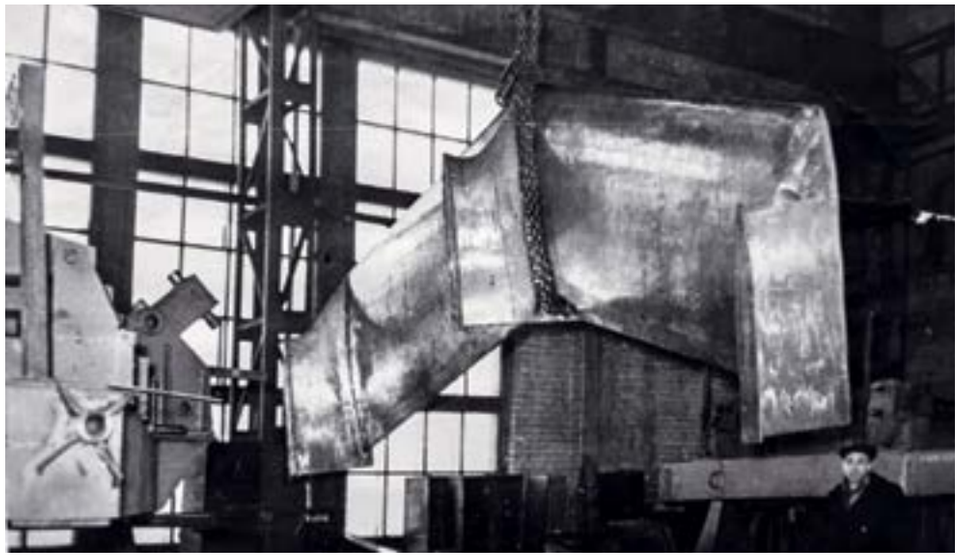
Сборка сухогрузных теплоходов
Дата съемки: 1967 г.
Место съемки: г. Горький
Автор: К. Лукашевич

В 1962 г. сормовичи выпустили «Профессор Керичев», ставший головным судном серии «Волго-Балт». Корабль создавался для эксплуатации на Волго-Балтийском пути. Заводу требовалось разработать проект корабля с максимально возможной грузоподъемностью и сравнительно малой (до 3,5 м) осадкой и шириной, обладающего хорошими маневренными и мореходными качествами. В СКБ завода «Красное Сормово» под руководством главного конструктора А. А. Животовского и были созданы универсальные озерно-речные суда грузоподъемностью 2700 т типа «Профессор Керичев» (проект 791). Теплоходы были однопалубными с избыточным надводным бортом.

В 1967 г. на заводе «Красное Сормово» был спущен на воду головной сухогрузный теплоход проекта 1557, получивший название «50 лет Советской власти». Он положил начало большой серии сухогрузов смешанного «река-море» плавания (87 единиц), выпускавшихся на заводе с 1967 по 1986 г. Сухогрузы проекта 1557 типа «Сормовский» строились в Рыбинске (40 судов) и на других предприятий, выпускались они и за границей, в частности, в Португалии. Это судно (длина — 114 м, дедвейт — 3350 тонн) было спроектировано в конструкторском бюро завода «Красное Сормово». В 1972 г. за создание и серийное строительство судов нового класса смешанного «река-море» плавания главный конструктор завода А. А. Животовский и ряд работников «Красного Сормова» были удостоены звания лауреата Государственной премии СССР. Эта серия сухогрузов также была отмечена дипломами ВДНХ, «Знаком качества». Эти суда работали во всех пароходствах Советского Союза. Конструкция этих кораблей постоянно совершенствовалась. Сормовичам удалось создать универсальный корабль, прекрасно работающий как на реке, так и на море.

В 1949 г. был разработан эскизный проект пассажирского речного парохода на 70 пассажиров. Потребовалось много усилий для воплощения проекта в жизнь. Летом 1957 г. Р. Е. Алексеев представил первое экспериментальное судно на подводных крыльях — «Ракету», приведя корабль своим ходом в Москву в дни Международного фестиваля молодежи и студентов. Путь от Горького до столицы занял всего 14 часов. А когда в августе 1957 г. это судно преодолело 420 км от Горького до Казани за семь часов, многие специалисты отказывались в это верить. «Ракета» развивала скорость свыше 60 км в час, что в 2–3 раза превышало скорость существующих речных судов. «Ракета» пошла в серийное производство. Это судно стало настоящей технической революцией на водном транспорте. Важен и тот факт, что на заводе сложился коллектив конструкторов и специалистов, способных решать самые сложные задачи скоростного судостроения. Сормово стало одним из ведущих центров мирового судостроения.

Макет судна на подводных крыльях «Ракета»



Первое крыло первой «Ракеты»
Место съемки: г. Горький

Подготовка к спуску на воду судна на подводных крыльях «Метеор»
Дата съемки: 1964 г.
Место съемки: г. Горький
Автор: В. Войтенко

В 1959 г. сормовичи выпустили теплоход на подводных крыльях 150-местный «Метеор» конструкции Р. Е. Алексеева. Это судно сочетало в себе высокие гидродинамические и мореходные качества. «Метеор» отличался высокими техническими характеристиками, оригинальным дизайном, соответствующим принципу движения. Осенью 1959 г. «Метеор» преодолел расстояние между Горьким и Москвой за 13 часов 40 минут и установил новый рекорд скорости на воде.

Ходовые испытания и окончательная сдача судна были проведены на Черном море. Эксплуатация «Метеора» показала его экономичность, комфортабельность и надежность. На «Красном Сормове» было построено головное судно, серийное производство теплоходов различных модификаций производилось на Зеленодольском и других судостроительных заводах (всего построено 370 единиц). Корпус нового теплохода был собран по смешанной системе из дюраллюминия с клепочным соединением, для непотопляемости «Метеор» имел поперечные переборки. Подводная часть корпуса имела эластичное пластмассовое покрытие. Салон был оборудован авиационными креслами. Казалось, что «Метеор» — это самолет, летящий над водой. Он стал олицетворять собой скорость и динамику. Создание первой серии быстроходных судов на подводных крыльях стало новым, более прогрессивным этапом развития водного транспорта в СССР. Благодаря, в том числе, созданию судов на подводных крыльях, завод «Красное Сормово» приобрел всемирную известность.

Салон теплохода «Вихрь»
Дата съемки: 1962 г.
Место съемки: г. Горький

В 1961 г. на Потийском судоремонтно-судостроительном заводе по проекту Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях (ЦКБ по СПК) было построен первый морской сварной теплоход на подводных крыльях, получивший название «Комета». Судно было рассчитано на перевозку 118 пассажиров на прибрежных морских линиях. «Комета» пошла в серию, часть судов экспортировалась за рубеж.

В 1962 г. был спущен на воду новый морской теплоход на подводных крыльях «Вихрь». Он так же, как и «Комета», предназначался для перевозки пассажиров на прибрежных морских линиях. Корабль был рассчитан на перевозку 300 пассажиров. У него была увеличенная килеватость, клиновидный нос с высоко поднятой скулой, крейсерская корма и среднее крыло, снижавшее сопротивление воды на большой скорости.

Макет судна на подводных крыльях «Комета»

Одновременно на «Красном Сормове» приступили к созданию самого крупного в мире сварного 300-местного пассажирского теплохода на подводных крыльях. Над его созданием трудились конструкторы, инженеры, технологи, дизайнеры, художники. Этот подход позволил создать судно, сочетающее эстетические принципы с функциональностью. Форма корпуса подчеркивалась большим наклоном форштевня, высоко поднятой скулой в носовой части, килеватым днищем и вогнутыми шпангоутами. Судно могло развивать скорость до 70 км в час. В 1961 г. «Спутник» был сдан в эксплуатацию. Этот теплоход не пошел в серию.

Суда, разработанные ЦКБ по СПК, получили мировую известность. Они демонстрировались на ВДНХ в Москве, на Всемирной выставке в Брюсселе, Лейпциге, Милане, Токио, Париже, Лондоне и т.д.

В 1962 г. сормовичи создали еще одно экспериментальное судно, которое не пошло в серию. Эта была «Чайка» — теплоход с водометным движителем, предназначенный для перевозки пассажиров на малых реках с узким и извилистым фарватером. На испытаниях теплоход развил скорость до 95 км в час.

Теплоход на подводных крыльях «Чайка»

Судно на подводных крыльях «Буревестник»
Дата съемки: 1968 г.
Место съемки: г. Горький

Салон судна на подводных крыльях «Буревестник»
Дата съемки: 1968 г.
Место съемки: г. Горький
Автор: В. Войтенко

В 1962 г. за создание скоростных пассажирских речных судов на подводных крыльях главный конструктор Р. Е. Алексеев, заместитель начальника отдела А. В. Васин, заместитель главного конструктора И. И. Ерлыкин, главный инженер Н.А. Зайцев, начальники отделов Б. А. Злобин, А. И. Маскалик, К. М. Рябов, заместитель главного инженера Л. С. Попов, заместитель главного конструктора Г. В. Сушин, И. М. Шапкин, испытатель (капитан теплохода «Спутник») В. Г. Полуэктов были удостоены Ленинской премии.

Дальнейшие научно-технические поиски сормовичей увенчались созданием газотурбохода «Буревестника» — судна на подводных крыльях с водометным движителем с одновальной газовой турбиной. Судно предназначалось для перевозки пассажиров по речным трассам. «Буревестник» имел прекрасный дизайн, весь его ракетообразный силуэт олицетворял скорость. Штампованные алюминиевые панели, использовавшиеся на «Буревестнике», придавали ему высокую прочность. Помещения для пассажиров отличались комфортностью. На теплоходе применялась звуконепроницаемая изоляция. Машинное отделение было насыщено авиационным оборудованием. Корабли обладали удивительной скоростью — до 100 км в час. В короткий срок суда на подводных крыльях завоевали широкую популярность, став одним из любимых видов транспорта советских людей.

Крупной технической победой сормовичей стало создание в 1962 г. первого в СССР судна на воздушной подушке «Радуга». В 1965 г. было построено первое в стране скоростное пассажирское судно на воздушной подушке для магистральных рек «Сормович» (руководитель проекта — А. А. Животовский).

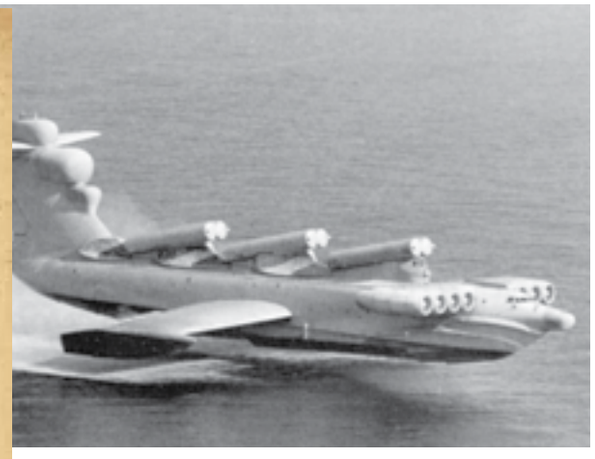
Среди разработок Р. Е. Алексеева особое место занимают экранопланы. В 1961 г. состоялся полет первого отечественного экраноплана СМ-1. Широкую известность приобрели советский транспортно-десантный экраноплан «Орленок», ударный экраноплан-ракетоносец «Лунь», экраноплан «Спасатель», а также экспериментальный корабль-макет (известный за рубежом как «каспийский монстр») и др.

Строители судна на подводных крыльях «Сормович». Слева направо: Ю. В. Зорин, В. Б. Летицкий, бригадир В. В. Вяткин, В. Ф. Зимин
Дата съемки: 1965 г.
Место съемки: г. Горький
Автор: П. Вознесенский

Испытания экспериментального судна на воздушной подушке «Сормович»
Дата съемки: 1964 г.
Место съемки: г. Горький
Автор: Н. Гусев

Из воспоминаний С. П. Волкова

Пытливый ум Р. Е. Алексеева не успокоился, достигнув скорости 100 — максимум 150 км/час. Он мечтал о создании судов с самолетными скоростями. И он создал такие суда — экранопланы, убрав из воды все элементы судна, тормозящие движение. Экранопланной тематикой он начал заниматься на рубеже 50-60-х гг. Р. Е. Алексеев успел построить 10 самоходных моделей различных конструкций, огромную полнонатурную модель «КМ» (корабль-макет), взлетным весом около 550 тонн и скоростью 550 км/час, которую американцы обнаружили через спутник и назвали «Монстром Каспийского Моря». Ничего подобного ни у американцев, ни у других иностранных государств не было и нет до сих пор. Это был научно-технический прорыв в советской технике, что весьма насторожило и встревожило иностранцев. В то время СССР опережал другие государства по экранопланной тематике минимум на 50 лет...



Экраноплан «Лунь»

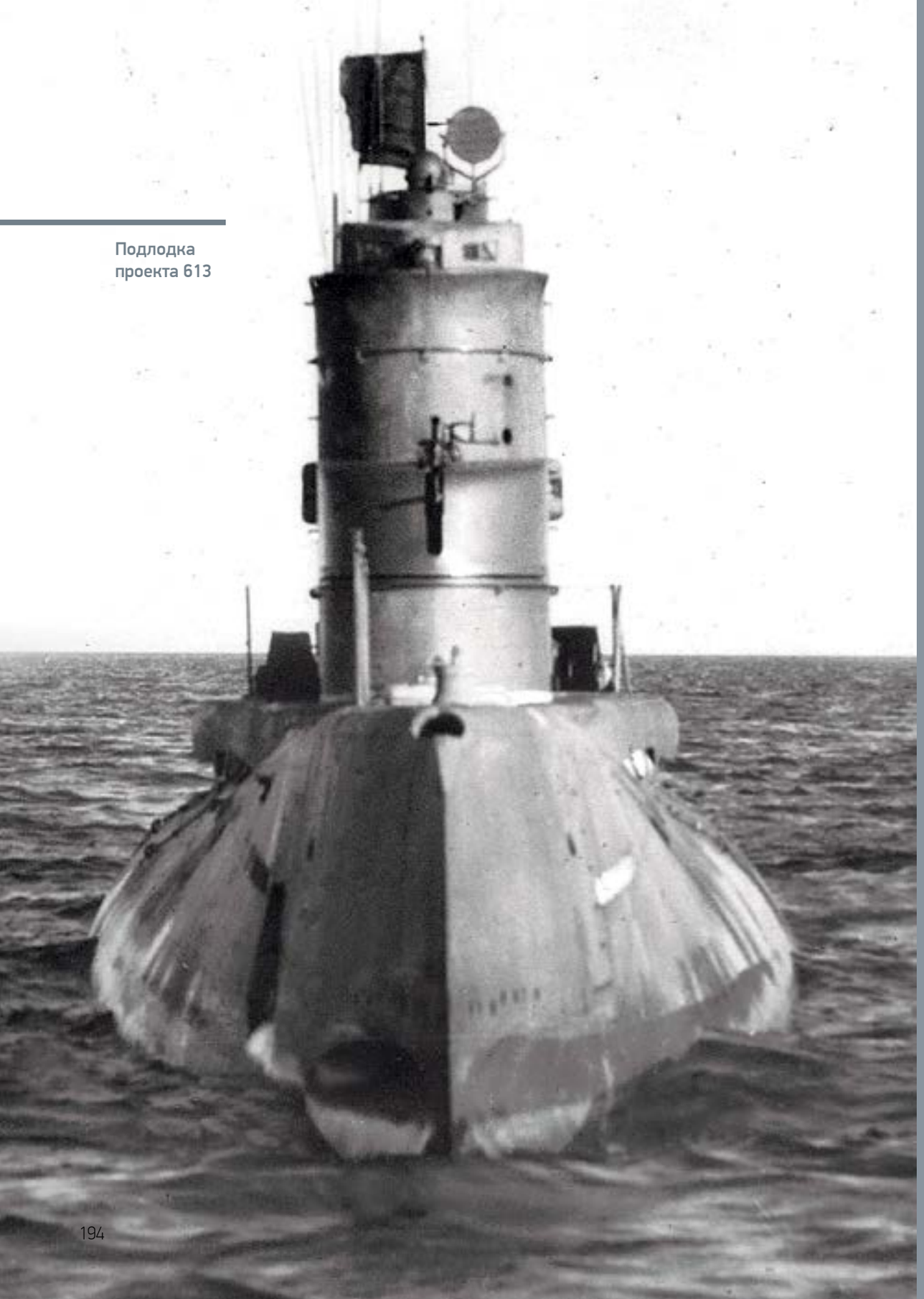
СТРАЖИ ПОДВОДНОГО МИРА

Во второй половине XX в. «Красное Сормово» являлось одним из крупнейших центров в СССР по строительству подводных лодок. После Великой Отечественной войны сормовичи приступили к выпуску подводных лодок проекта 613 (главные конструкторы проекта — В. Н. Перегудов, Я. Е. Евграфов З. А. Дерибин, главный строитель — Н. К. Петухов, ответственные сдатчики — К. М. Гордеев, М. А. Третьяков, В. А. Огуй, Ш. Х. Курбангалиев, Ю. К. Меньщиков, Чернавин и др.).

Это была многоцелевая подводная лодка с торпедно-минно-артиллерийским вооружением. В 1948 г. завод приступил к подготовке строительства этих боевых кораблей. В 1950 г. была заложена и спущена на воду головная подводная лодка (№ 801). На следующий год она вошла в состав ВМФ СССР. Подводный корабль проекта 613 впервые имел устройство для работы дизелей под водой, систему гидравлики для погружения и всплытия, подъема и выпускания выдвижных устройств, управления рулями. Строительство этой серии подводных лодок завершилось в 1956 г. Она стала основным ядром советского ударного флота. Эти корабли стали школой становления советских подводников после войны. На них советские моряки ходили в дальние походы в Атлантике и Тихом океане, массовые переходы по Северному морскому пути. Эта серия подводных лодок стала самой большой в мире (215 единиц), и больше всех этих кораблей построили сормовичи — 113 подлодок. Только в 1955 г. они сдали флоту 37 кораблей!

Из воспоминаний В.В. Семашко
Победитель целовал топор

Весной 1954 года основным стапельным цехом, строящим подводные лодки проекта 613, был третий судокорпусный цех (СК-3). Перед ним были судовозные пути и спусковые дорожки. Корпуса подводных лодок на судовозных тележках выводились из цеха и ставились так, чтобы стапельные балки были между судовозными путями. По судовозным путям подводились спусковые сани, для чего корабль на стапельных балках при помощи домкратов спусковых тележек (с подстраховской стапельными домкратами) поднимался на 250-300 мм. Это была очень сложная работа, которая выполнялась специально обученной командой, которая называлась спусковой. Руководил этой командой мастер такелажных работ Пальгуев.
Работа была очень и очень опасной. Нередки были случаи, когда рассчитанные на 200-тонную нагрузку балки из-за неравномерности подъема всех балок спускового поезда, лопались. Иногда осколки летели со скоростью снаряда. Помню, осколок от балки с кильблоком попал в дерево, его хранили долго как экспонат опасности. Грохот лопнувшей балки заставлял людей, работающих в спусковой команде, приседать от страха. Эхо какое-то время носилось в корпусе корабля.
Общее руководство спусковыми работами осуществлял заместитель начальника цеха по машинным работам Георгий Александрович Попов...
На спуск подводной лодки, несмотря на запрет и оцепление по условиям соблюдения режима секретности, народу приходило множество, даже из самых дальних цехов. Ни дождь, ни снег, ни мороз не останавливали любопытных. Тишина была гробовая...
По команде по очереди перерезали и отбрасывали с дорожек упоры — толстые бревна, подпирающие клиновые — спусковые сани. Крепкого телосложения плотники громко докладывали об исполнении операции. Наступал предпусковой момент. Рубщики канатов, такелажники с ломами и кувалдами у опорных и упорных домкратов замирали в рабочих позах. Предварительно специальный мастер ОТК проверял качество отточки топоров, а все участники операций проходили перед руководителем для проверки в дыхании посторонних примесей. Да можно ли допустить, чтобы кто-то рискнул накануне выпить, когда даже новые батарейки для мегафона на случай отказа в линии трансляции Попов проверял под расписку.
— Команда! Внимание на задержниках и домкратах! Приготовиться — Раз! Два! Три! Руби!
Но уже на «три» топоры вонзались в бухты канатов. Их рубили с диаметрально противоположных концов. Потом было негласное соревнование, кто свою сторону быстрее перерубит. Победивший целовал свой топор, другой — в сердцах отбрасывал.
Ломами ослабляли, а упорными нажимали домкраты. Самые здоровые мужики выбивали опорные клинья огромными кувалдами.
Все это совершалось мгновенно. Корабль вздрагивал и, набирая скорость, двигался к порогу спусковых дорожек. Громогласное ура потрясало округу. Клиновые сани падали на пороге, и корабль опрокидывался в воду. Стена воды поднималась с пенным гребнем. Корабль исчезал в глубине. Огромная волна с большой скоростью неслась поперек затона и, ударившись о берег, взметывалась на еще большую высоту. В это время корабль выныривал из воды, как огромное морское чудовище. Корабль стремительно кренился с борта на борт и постепенно успокаивался.
Взрослые люди кричали ура, изливали восторг души. Молодые и пожилые женщины пускались в пляс, выкрикивали веселые куплеты песен, обнимались, целовались, даже плакали. Никогда ни до, ни после, ни в кино, ни наяву не доводилось видеть подобного. Казалось, ни один бразильский карнавал не мог сравниться с сормовским ликованием.

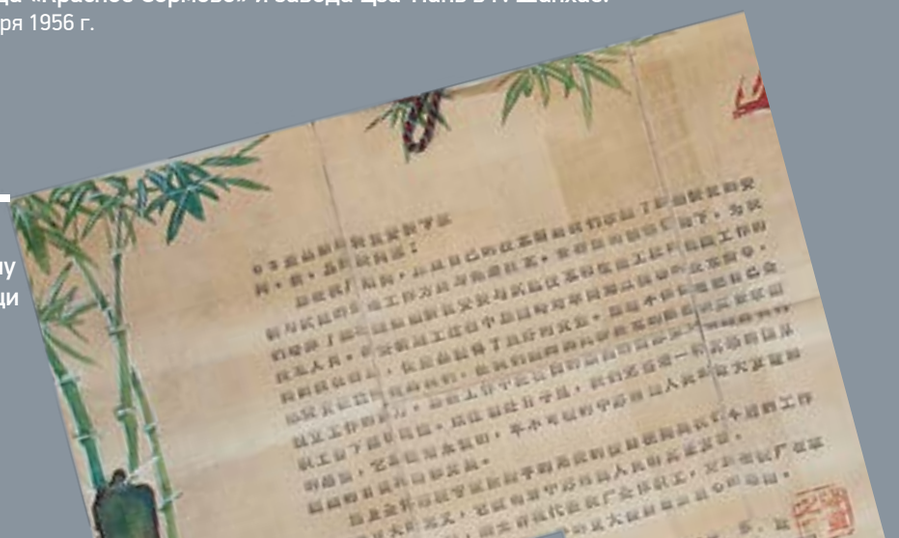


Подлодка
проекта 613

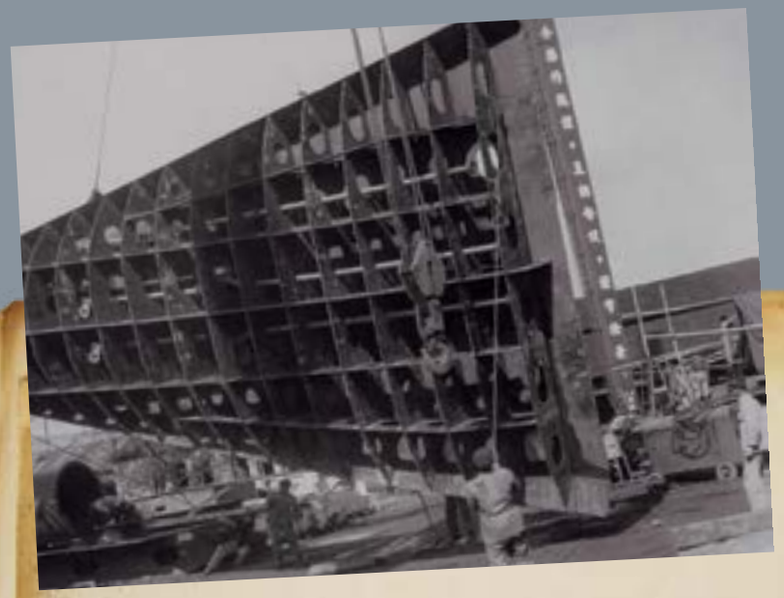
Огромную помощь по поручению советского правительства «Красное Сормово» оказало Китайской Народной республике.

В 1955 г. в Китай была направлена большая группа сормовичей для налаживания производства подводных лодок (руководитель группы — П. С. Жемчужников). Восточному соседу была передана вся проектная и технологическая документация, механизмы, электрооборудование и др. Корпуса субмарин изготовляли в Китае под руководством советских инженеров. Всего в Китае было построено 20 подводных лодок проекта 613. Сормовские подводные лодки поставлялись в Албанию, Болгарию, Египет, Кубу, Польшу, Сирию, Индонезию и др. В этих странах работали сормовичи, обучая иностранных инженеров и военных, оказывали техническую помощь в налаживании выпуска подводных лодок, их эксплуатации.

Специалисты завода «Красное Сормово» и завода Цза-Нань в г. Шанхае.
Дата съемки: 7 октября 1956 г.



Благодарственная грамота А.И. Уткину за оказание помощи Китаю



Из воспоминаний А.П. Удалова и В.И. Клюева

В начале пятидесятых годов было соглашение с дружественным Китаем о строительстве, а затем передаче технологии постройки подводных лодок 613-го проекта для военно-морского флота КНР.
Для первых трех ПЛ секции прочного и легкого корпусов изготавливались в цехах завода «Красное Сормово» и железной дорогой отправлялись в г. Шанхай (КНР).
Так же железнодорожным транспортом с завода отправлялось необходимые оборудование, механизмы и аппаратура для ПЛ. На стапелях Шанхайского завода секции стыковались, формировался легкий корпус, проводились электромонтажные работы, монтаж механизмов, оборудования и аппаратуры, монтаж и испытания систем.
Для оказания помощи и передачи опыта в строительстве ПЛ на Шанхайский судостроительный завод в 1955 году была откомандирована группа специалистов...
Все работы при строительстве ПЛ производились китайскими специалистами, которые в начале 50-х годов прошли обучение на заводе «Красное Сормово», сдаточных базах и вузах страны, где они основательно познакомились с технологией постройки ПЛ, под руководством и наблюдением специалистов нашего завода и контрагентских предприятий.
После завершения морских испытаний ПЛ была принята в состав ВМФ Народной Освободительной Армии Китая (НОАК). Члены сдаточной команды участвовали в переходе подводной лодки из судостроительного завода Шанхая на место базирования на военно-морскую базу в Порт-Артуре.
Выполнив эту операцию, часть членов сдаточной команды в декабре 1956 года выехала на родину. Основная же часть сормовских специалистов, помогающая китайским судостроителям осваивать технологию строительства подводных лодок, находилась в служебной командировке с 1955 по 1959 годы...

В 1957 г. на смену крупносерийному производству подводных лодок проекта 613 приходят подводные лодки проекта 633 (главный конструктор проекта — З. А. Дерибин, главный строитель — М. Н. Фадеев, ответственный сдатчик — М. М. Сперанский). Проект разрабатывался в СКБ-112 (до 1956 г. — в составе «Красного Сормова»). Головная подводная лодка этой серии была заложена в 1957 г., спущена на воду и передана в состав ВМФ СССР — в 1959 г. Эти корабли предназначались для нанесения торпедных ударов по транспортным и боевым кораблям, ведения оперативной разведки, постановки мин. Подводная лодка получилась удачной.

Общая компоновка корабля была аналогичной проекту 613. При этом были увеличены глубина погружения (с 200 до 300 м), глубина стрельбы из торпедных аппаратов, возрос торпедный запас, на треть увеличилось число торпедных аппаратов и др. Проект 633 считался в то время одним из лучших. С 1959 по 1962 гг. на «Красном Сормове» было построено и сдано флоту 20 боевых кораблей проекта 633. Всего по нему было построено более 120 подводных лодок.

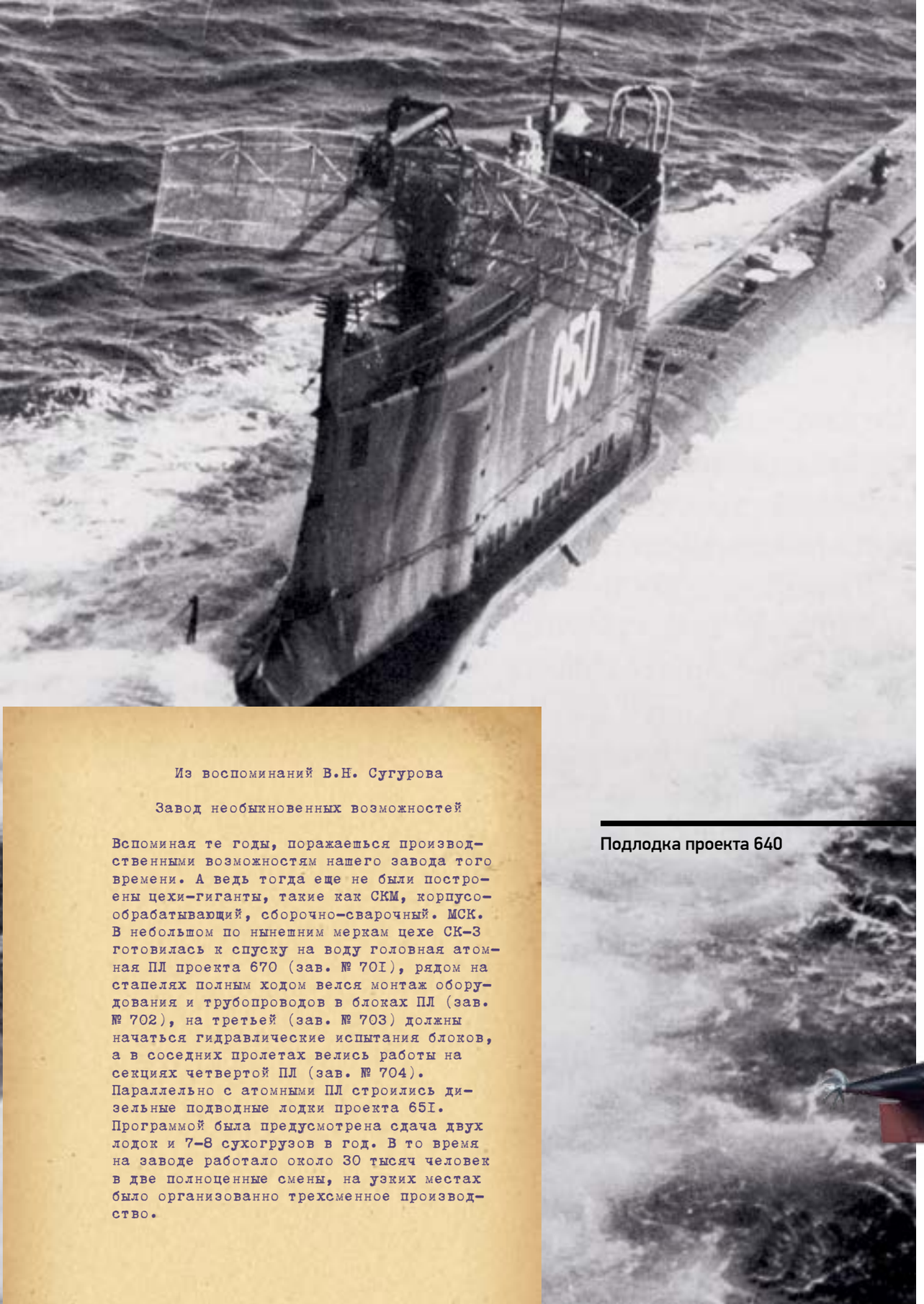
В 1961 г. завод начинает выпускать подводные лодки проекта 651 (главный конструктор проекта — А. С. Кассациер, главный строитель проекта — Г. А. Попов). Строительство этих подводных кораблей велось до 1968 г. Головная подводная лодка была заложена в 1961 г., спущена на воду — в 1962 г ., сдана флоту — в 1965 г. На кораблях этого проекта впервые была освоена сталь 45Г17Ю3 для легкого корпуса и надстройки. Внедрена система управления дизелей ДАУ.

Новым этапом в подводном кораблестроении стало создание принципиально новых подводных лодок проекта 670 «Скат» (главные конструкторы проекта — В. К. Шапошников и В. П. Воробьев, главный строитель — В. В. Семашко, главный технолог — К. С. Старцев, ответственный сдатчик — Ф. Г. Преображенский, ведущий конструктор завода — А. В. Жмыхов, ведущий военпред — С. Н. Варваркин). Проектирование первой сормовской атомной подводной лодки началось в 1958 г. На ней использовался разработанный в ОКБ-52 (В. Н. Челомей) новый реактивный комплекс морского базирования с подводным стартом «Аметист». Одной из особенностей подводной лодки проекта 670 было рациональное размещение оборудования и оптимально выбранной формы корпуса (так называемая «двойная восьмерка»). Сама ракета обладала высокими тактическими характеристиками, обеспечивая старт с глубин до 30 м при дальности стрельбы до 80 км, с низкой траекторией полета (60 м) перед целью, которая делала ракету практически неуязвимой и обеспечивала поражение любой надводной цели. Наклонные 8 контейнеров под крылатые ракеты размещались по четыре побортно вдоль прочного корпуса. Головная подводная лодка была заложена 9 мая 1964 г., спущена на воду — 2 августа 1966 г. и передана в состав ВМФ СССР — 6 ноября 1967 г. (к пятидесятилетию Октябрьской революции).

С 1972 г. сормовичи выпускали подводные лодки проекта 670 М-1 (главный строитель — В. Н. Сугоров, главный технолог — В. П. Лотонин, ответственный сдатчик — А. А. Бублик). Головной подводный корабль был заложен на стапеле в 1972 г., спущен на воду — в 1973 г., вошел в состав флота — в 1975 г. Проведенная модернизация подводной лодки проекта 670 позволила установить новые пусковые установки для ракет, увеличить длину контейнеров. На субмарине было увеличено водоизмещение на 700 т, количество отсеков и др.

С 1968 по 1978 гг. на заводе велось строительство атомных противолодочных подводных лодок проекта 671РТ (главный конструктор проекта — Г. Н. Чернышев, главный технолог — В. М. Ломанов, ответственный сдатчик — А. И. Нахров). Головная подводная лодка была заложена в 1971 г., спущена на воду и сдана флоту в 1972 г.

Макет подлодки
проекта 671РТ



Подлодка проекта 640

Из воспоминаний В.Н. Сугурова

Завод необыкновенных возможностей

Вспоминая те годы, поражаешься производственными возможностям нашего завода того времени. А ведь тогда еще не были построены цехи-гиганты, такие как СКМ, корпусообрабатывающий, сборочно-сварочный. МСК. В небольшом по нынешним меркам цехе СК-3 готовилась к спуску на воду головная атомная ПЛ проекта 670 (зав. № 701), рядом на стапелях полным ходом велся монтаж оборудования и трубопроводов в блоках ПЛ (зав. № 702), на третьей (зав. № 703) должны начаться гидравлические испытания блоков, а в соседних пролетах велись работы на секциях четвертой ПЛ (зав. № 704). Параллельно с атомными ПЛ строились дизельные подводные лодки проекта 651. Программой была предусмотрена сдача двух лодок и 7-8 сухогрузов в год. В то время на заводе работало около 30 тысяч человек в две полноценные смены, на узких местах было организованно трехсменное производство.

Одновременно со строительством атомных подводных лодок сормовичи продолжали выпускать дизель-аккумуляторные подводные лодки. С 1970 г. по 1982 г. завод выпускал дизель-электрические подводные лодки проекта 641Б (серия из 14 единиц) (среди военных моряков их зовут «Горьковчанки», на заводе — «Сомами»). Проект был разработан в ЦКБ МТ «Рубин» (главные конструкторы — С. А. Егоров и З. А. Дерибин). В задачи боевого корабля входило уничтожение надводных кораблей, конвоирование советских судов, ведение оперативных действий в океане.

Необходимость создания малошумной подводной лодки привела к созданию проекта 877 (ЦКБ «Рубин»). Специалисты назвали этот проект «Варшавянка» (ее также стали называть «Черной дырой в океане»). Этот корабль стал самой известной советской неатомной подводной лодкой (главный конструктор — Ю. Н. Кормилицин, главный строитель — М. А. Удалов, главный технолог — А. И. Корнилов, ведущий конструктор — Ю. Б. Воронцов, ответственный сдатчик — А. А. Брызгалов, старший представитель заказчика — В. Г. Шкатов). В ней использовались малошумное оборудование, уникальное шумопоглащающее покрытие корпуса. Для повышения скрытности была принята принципиально новая система газоотвода. Эти подводные лодки-универсалы способны были бороться как с надводными, так и подводными целями. Полная автономность лодки составляла 45 суток. Головная подводная лодка была заложена в 1982 г., спущена на воду и передана в состав флота в 1984 г.

Макет подлодки проекта 877

В 1974 г. было принято правительственное постановление о выпуске на заводе «Красное Сормово» подводных лодок III поколения. В 1975 г. сормовичи начали подготовку к строительству подводных лодок проекта 945 «Барракуда» (главный конструктор проекта — Н. И. Кваша, главные строители — Е. И. Сорокин, А. В. Цепилов, ведущий конструктор — С. И. Кольский, ответственный сдатчик — А. А. Бублик, ведущий военпред — Ю. В. Василенко и др.). Этот корабль стал атомной подводной лодкой III поколения, для изготовления корпусных конструкций которого применялись титановые сплавы типа 3В больших толщин. «Барракуда» стала головной подводной лодкой многоцелевых атомных подводных лодок третьего поколения. По признанию многих она стала «лучшей атомной субмариной мира». Проектирование и строительство «Барракуды» шло почти 12,5 лет.

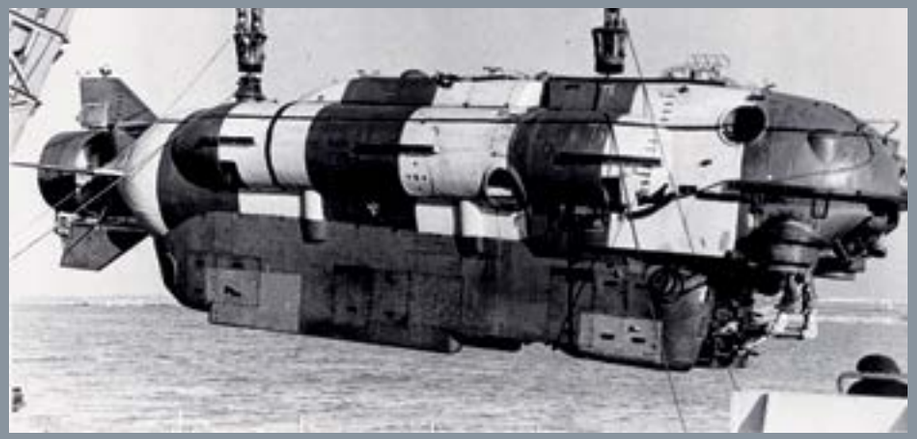
В 1979 г. подводная лодка была заложена на заводе «Красное Сормово». В 1983 г. она коснулась воды и 1984 г. вошла в состав ВМФ СССР. Можно сказать, что «Барракуда» стала лучшей атакующей подводной лодкой XX в. В 1993 г. были завершены государственные испытания атомной подводной лодки проекта 945А «Кондор».

Подлодка проекта 945 «Барракуда»

Подводная лодка пр. 877 («Варшавянка»)

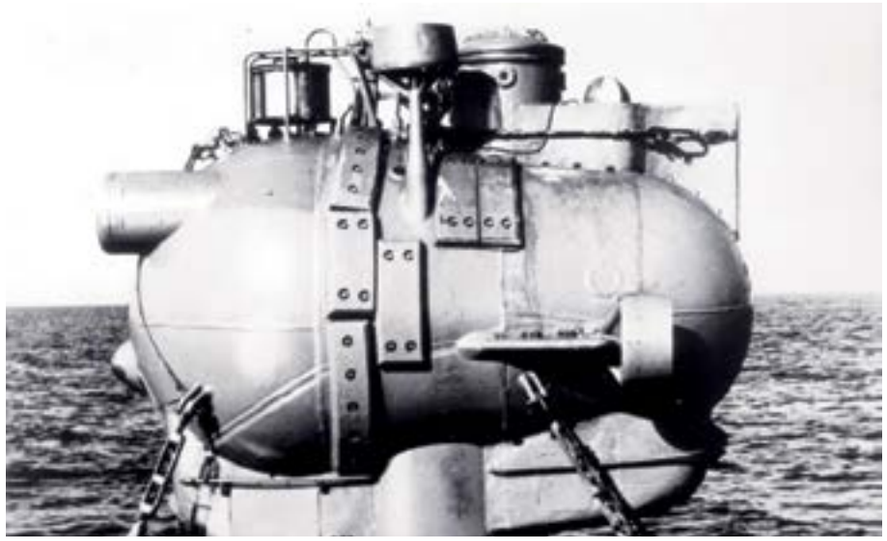
Из воспоминаний В. А. Голубева

Строительство глубоководных аппаратов (ГА) нача-
лось в заводе «Красное Сормово» в 1958 году. Это был
Управляемый подводный снаряд (УПС). Для завода дело
совершенно новое. Кроме неизвестной конструкции при-
шлось осваиватьновые материалы (сплав АМГ-61), новые
технологии испытаний, новые нормы контроля сварных
швов, испытание батарей наружным давлением. Потре-
бовалось построить док-камеры для испытания корпуса
УПС и батарей...
Главная задача УПС — спасение личного состава под-
водных лодок «сухим способом», то есть в подводном
положении дать возможность человеку с подводной лод-
ки перейти на УПС или на другую подводную лодку, что
во время испытаний (в 1962 г.) и было сделано...
Корпус УПСа изготавливался и собирался в цехе СК-5,
детали и секции легкого корпуса - в сварочном цехе.
В конце 1960 года корпус УПС был отправлен в цех СК-3
на монтаж. Старшим строителем — ответственным сдат-
чиком был назначен Н.Г. Буничев.
В СК-3 в то время не было специализированного участ-
ка глубоководных аппаратов, не было и строителей.
Организацией работ занимались первые лица подразде-
лений — начальник цеха СК-5 Л.Н. Попов и начальник
цеха СК-3 П.С. Жемчужников. Общее руководство осу-
ществлял главный инженер завода П.А. Черноверхский.



Автономный рабочий снаряд пр. 1839. Предназначен для выполнения работ по подъему затонувших предметов весом до 5 тонн с помощью глубинного захватывающего устройства

«Красное Сормово» разрабатывало спасательные системы: в 1962 г. был создан первый в мире спасательный аппарат УПС. Кроме того, на заводе была построена первая в мире опытная спасательная подводная лодка проекта 666, была осуществлена первая в мире подводная стыковка УПС и подводной лодки проекта 666 и первый в мире подводный переход из одной подводной лодки в другую «сухим» способом.



Управляемый подводный снаряд (УПС)

Макет спасательного подводного снаряда пр. 1837К. Предназначен для спасения экипажей подводных лодок, потерпевших аварию

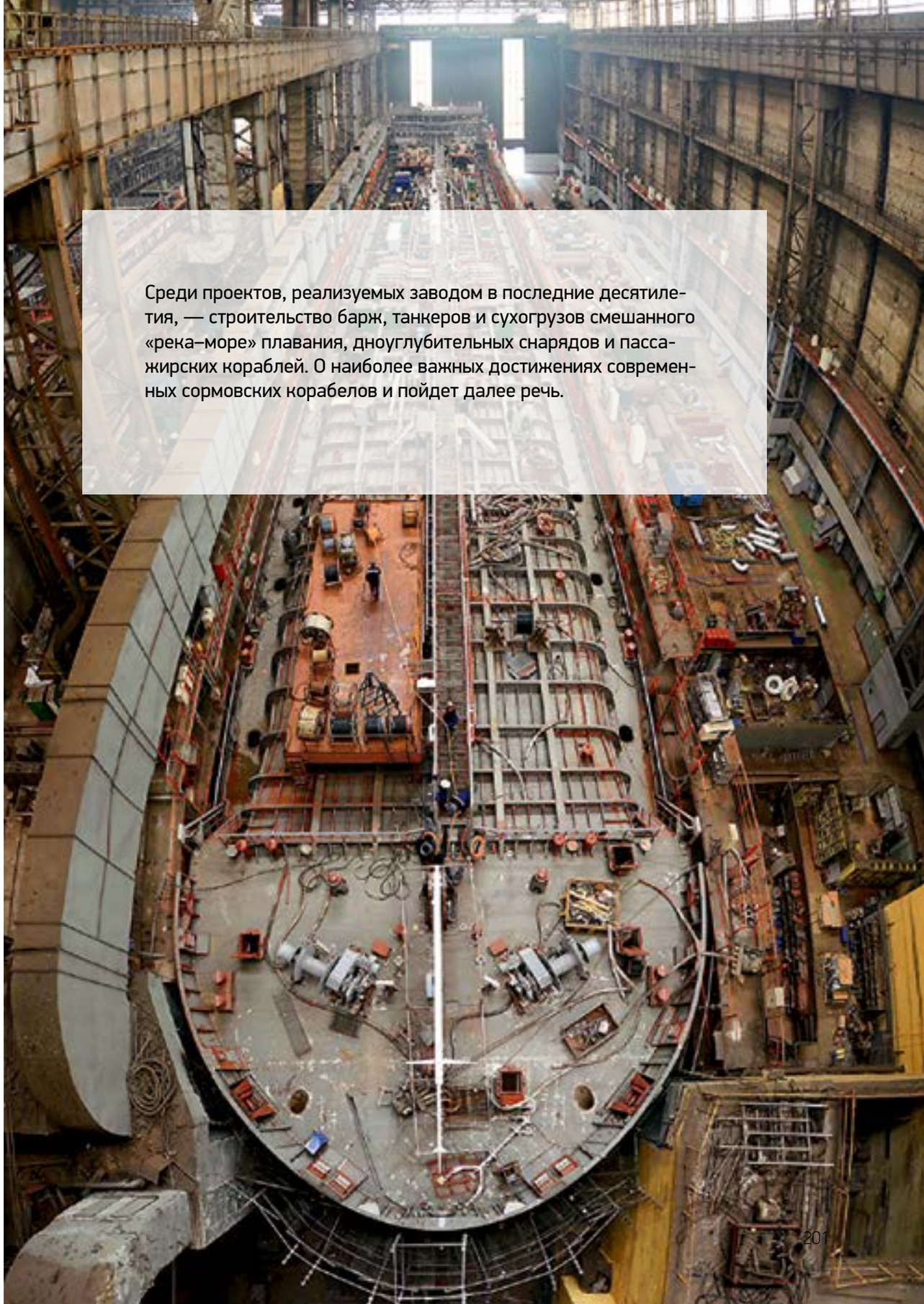
КОРАБЛИ НОВОГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

Достойно преодолев социально-экономические трудности 1990-х гг., сормовские корабелы сумели сохранить интеллектуальные, технологические и производственные ресурсы, востребованные на современном этапе развития отечественного и мирового судостроения. Сегодня завод «Красное Сормово» входит в состав Объединенной судостроительной корпорации, являясь одним из ведущих ее предприятий. Обладая колоссальным промышленным опытом, специалисты завода концентрируют усилия на проектировании и строительстве гражданских кораблей нового поколения, которые отличаются прекрасными эксплуатационными характеристиками и отвечают техническим стандартам международного уровня.

На предприятии создан замкнутый цикл строительства судов коммерческого флота. Десятки таких судов в последние годы созданы сормовичами как для российских, так и для зарубежных компаний — «Московского речного пароходства», «Волготранса», «Росморпорта», «Курганнефтепродукта», «БФ Танкер», «П.ТрансКо», “Pietra Barbara”, судоходной группы “Palmali”, “Saturn Shipping”, “Moorpark Ltd”, “Sinirgi shipping Ltd” и др. Всюду ценят высокое качество и надежность сормовских кораблей. Продолжается на «Красном Сормове» и выпуск продукции специального машиностроения для судов военно-морского флота РФ.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

Максимальная длина судна, м	160
Максимальная ширина судна для выхода в Балтийское и Черное море, м	17.5
Максимальная ширина судна для выхода в Каспийское море, м	25
Максимальная масса судна, т	6000
Объем металлообработки, т/год	38 500



Среди проектов, реализуемых заводом в последние десятилетия, — строительство барж, танкеров и сухогрузов смешанного «река–море» плавания, дноуглубительных снарядов и пассажирских кораблей. О наиболее важных достижениях современных сормовских корабелов и пойдет далее речь.

проект ERSAI 1

В 2006 г. на предприятии была выпущена строительная баржа проекта ERSAI 1, представляющая собой гладкопалубный понтон прямоугольной формы с подрезами днища в носовой и кормовой оконечностях. Корпус понтона разделен двумя продольными и семью поперечными водонепроницаемыми переборками с образованием балластных отсеков, машинного отделения и сухого отсека, в котором устанавливаются якорные лебедки позиционирования. На носу и корме предусмотрены по две балластные цистерны. Баржа предназначена для монтажа свай и других опорных конструкций морских сооружений, которые используются для добычи нефти в Каспийском море.

проект 19900

Для Каспийского моря Волго-Каспийским ПКБ был разработан и танкер проекта 19900 (дедвейтом 7100 тонн). Построенный сормовичами для Государственной службы морского и речного транспорта Туркменистана головной танкер проекта 19900 включен британским Королевским обществом корабельных инженеров в «Список значительных судов 2010 года». Это стальной однопалубный теплоход с двумя полноприводными рулевыми колонками, носовым подруливающим устройством. Судно располагает двенадцатью грузовыми танками и двумя слоп-танками, имеет двойной борт и двойное дно. Танкер оснащен электрогидравлическим краном. Экипаж корабля состоит из 12–14 человек. Основное назначение судна — перевозка нефти и нефтепродуктов в морских районах.

16,6
ширина, м

6,82
высота борта, м

4,6 (3,6)
осадка, м

проект RST22

В 2008 г. построено головное судно проекта RST22 (проект Морского инженерного бюро). Это однопалубное судно с шестью грузовыми и двумя отстойными танками, двумя поворотными винто-рулевыми колонками, двойным дном и двойными бортами, тронком в районе грузовых танков и открытом переходным мостиком. Экипаж корабля состоит из 12–14 человек. Основное назначение судна — перевозка нефти и нефтепродуктов. Корабль предназначен для работы в морских районах.

16,6
ширина, м

6
высота борта, м

4,6 (3,6)
осадка, м

проект 19619

Отдельным направлением деятельности предприятия является производство крупнотоннажных танкеров. В национальных судоходных компаниях Азербайджана и Казахстана работают десять танкеров проекта 19619 дедвейтом более 13 тысяч тонн (проект судна разработан Волго-Каспийским проектно-конструкторским бюро). Сегодня это самые большие танкеры, работающие на Каспии. Танкеры проекта 19619, построенные для Азербайджанского государственного Каспийского морского пароходства (в 2004 и 2008 гг.), включались британским Королевским обществом корабельных инженеров в «Список значительных судов года». Судно двухвинтовое, с двенадцатью грузовыми танками и двумя слоп-танками, двойными бортами и двойным дном. Команда танкера состоит из 14–20 человек. Назначение танкера — перевозка нефти и нефтепродуктов, а также растительных масел в морских неарктических районах.

Танкер проекта 19619 «Президент Гейдар Алиев»
Дата съемки: 2004 г.
Место съемки: г. Нижний Новгород

проект RSD17

Завод является крупным предприятием по выпуску сухогрузов, которые объединяют в себе суда по перевозке генеральных грузов, балкера, лесовоза и фидерного контейнеровоза. Предприятие выпускает сухогрузы по проектам ведущих проектно-конструкторских бюро. Головной сухогруз Mirzaga Khalilov проекта RSD17 дедвейтом 6300 тонн (построен в 2006 г.) стал первым в своем классе судном российского производства, имеющим символ ЭКО. Для Российского Морского Регистра судоходства это была первая классификация судна на соответствие требованиям ЭКО.

Танкер проекта RSD17 "Mirzaga Khalilov"
Место съемки: г. Нижний Новгород

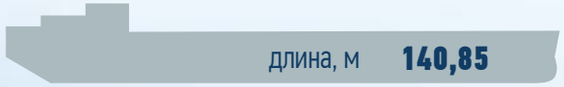
проект RST27

Для российской компании «БФ Танкер» была построена серия из восьми сормовских танкеров смешанного «река-море» плавания проекта 19614 и десять танкеров проекта RST27. Головной танкер «БФ-Танкер-1» проекта 19614 включен в «Список значительных судов 2012 года».

Судно двухвинтовое, с двенадцатью грузовыми танками и двумя слоп-танками, двойными бортами и двойным дном. Команда танкера состоит из 14–16 человек. Назначение танкера — перевозка нефти и нефтепродуктов, а также растительных масел.

проект RST27M

В 2017 г. танкер-продуктовоз-химовоз проекта RST27M «Балт Флот 16» стал пятым сормовским судном, включенным в «Список значительных судов года». Это однопалубный теплоход с шестью грузовыми танками и ютом, двумя поворотными винто-рулевыми колонками, двойным дном и двойными бортами, увеличенным тронком в районе грузовых танков.



16,7
ширина, м

6
высота борта, м

проект TSHD1000

В 2014 г. предприятие вновь перешло к производству дноуглубительных снарядов. Для российских портов по заказу ФГУП «Росморпорта» было построено три дноуглубительных судна нового поколения с объемом трюма 1000 куб м. Проект был разработан бюро “Damen Shipyards Gorinchem” (Нидерланды).

Дноуглубительное судно «Соммерс»

проект PV300

В 2017 г. был заложен новый круизный лайнер проекта PV300 для компании «ВодоходЪ». За последние 60 лет отечественные судостроительные предприятия не строили пассажирских теплоходов такого уровня. Экипаж корабля и его персонал включает 114 человек. Круизный теплоход предназначен для отдыха 342 пассажиров-туристов на речных линиях Москва–Астрахань, Москва–Санкт-Петербург, Москва–Ростов-на-Дону. Головное судно было заложено в 2017 г., предполагаемый срок сдачи — 2020 г.

Пассажирский теплоход проекта PV300 строится на отечественной верфи впервые.

проект RSD59

длина, м **140.88**

16,9 ширина, м

6 высота борта, м

Суда проекта RSD59 (головное судно проекта спущено на воду в 2018 г.) являются сегодня самыми большими сухогрузами, удовлетворяющими требованиям Волго-Донского судоходного канала. Сухогруз представляет собой однопалубное судно морского и смешанного «река-море» плавания (класса «Волго-Дон макс») с двумя грузовыми трюмами. Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов.

В течение 2018 г. предприятие выпустило пять сухогрузов проекта RSD59. В 2019 г. сухогруз проекта RSD59 «Пола Макария», построенный заводом «Красное Сормово», вошел в «Список значительных судов 2018 года». В 2019 г. был построен и спущен на воду (под названием «Идель 1») первый из четырех сухогрузных теплоходов проекта RSD59, создаваемых по заказу российской судоходной компании «Пола Райз».

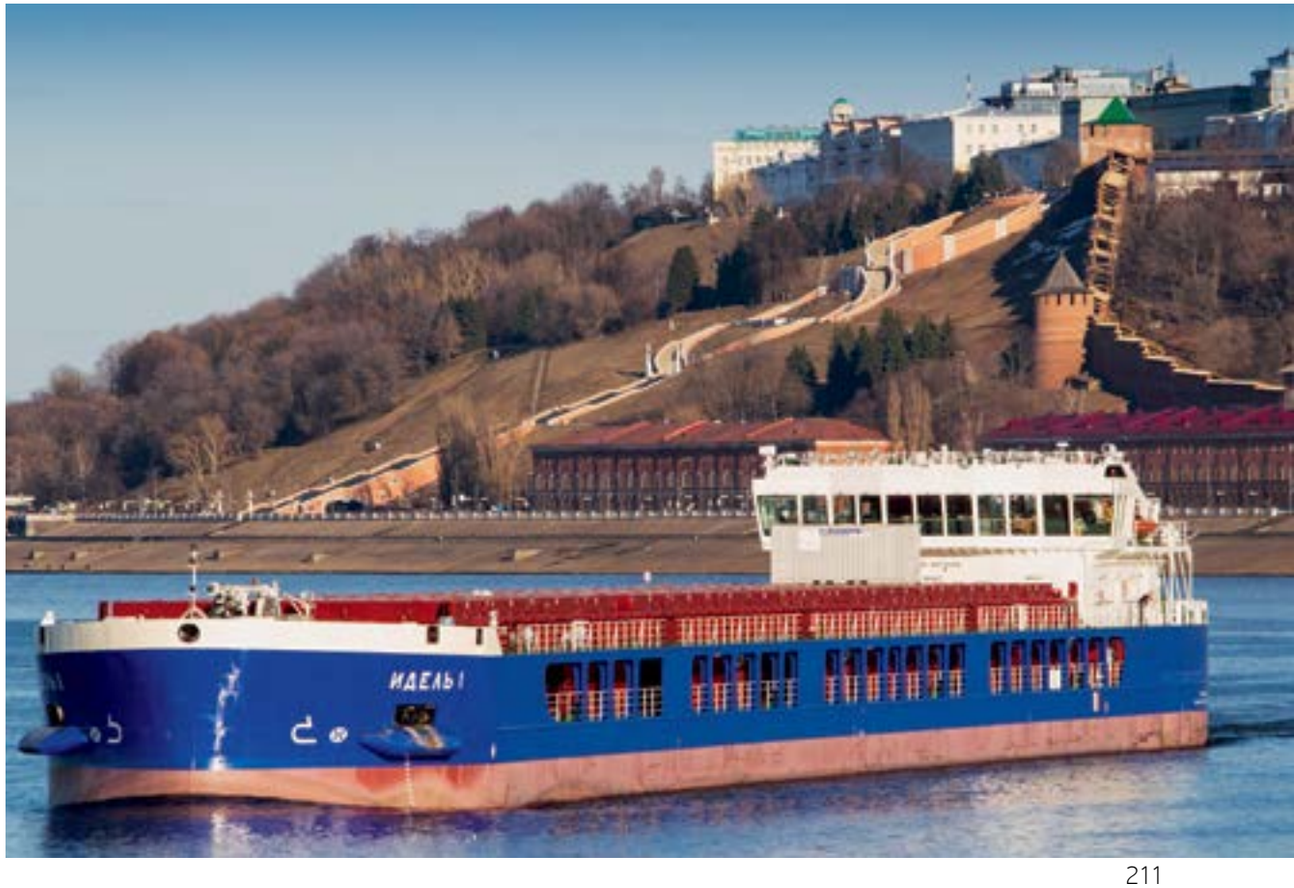
Михаил Николаевич Першин

В 2018 г. генеральным директором ПАО «Завод “Красное Сормово”» стал Михаил Николаевич Першин. Он — выпускник Нижегородского государственного технического университета им. Р. Е. Алексеева.

На заводе «Красное Сормово» работает с 2001 г. Занимал руководящие должности, участвовал в строительстве и испытаниях теплоходов проектов 17310 и 19614, был ответственным сдатчиком танкеров проектов 19614 и 19612А.

В 2007 г. был назначен главным строителем судов, а в 2014 г. — исполнительным директором завода «Красное Сормово».

М. Н. Першин — лауреат Премии Нижнего Новгорода (2009) за разработку и строительство танкеров проекта 19619.



Машина плазменной резки

Корпусное производство. Поточная линия сборки панелей плоских секций

В последние годы на предприятии осуществляется масштабное техническое перевооружение и модернизация. Одной из наиболее значимых инициатив в этом направлении стало создание автоматической линии сборки и сварки плоских секций немецкой компании IMG. Линия позволяет выпускать плоские секции габаритами до 18х12 м и весом до 60 тонн, ее производительность составляет 38,5 тысяч тонн в год. Общая длина линии составляет 155 м.

В рамках программы технического перевооружения завода в производственный процесс на участке термической резки были внедрены две машины с поворотным плазмотроном компании “ESAB” и две машины термической резки компании “Messer”. Модернизация производства значительно расширила ресурсы предприятия по выпуску высокотехнологичных, экологически безопасных судов, отвечающих всем международным требованиям.

С 2018 г. на предприятии начала внедряется система «бережливого производства», направленная на повышение производительности труда, экономию ресурсов и уменьшение производственных затрат.

Важным аспектом новой производственной системы является активное вовлечение сотрудников в процесс повышения операционной эффективности подразделений предприятия. Проект «бережливого производства» начал внедряться при участии консультантов из ГК «Росатом» в сегменте корпусообрабатывающего производства.

По итогам 2018 г. «Красное Сормово» стало лучшим предприятием по развитию производственной системы среди обществ Группы ОСК. В корпоративном конкурсе завод занял первое место с проектом «Оптимизация судостроительного потока».

На заводе возрождены конкурсы профессионального мастерства, которые проводятся среди рабочих и инженеров. Конкурсы «Лучший сварщик», «Лучший токарь» «Лучший инженер» и др. не только позволяют повысить профессиональное мастерство рабочих и специалистов завода, но и способствуют популяризации рабочих и инженерных профессий среди молодежи. Главным ресурсом предприятия продолжает оставаться его трудовой коллектив — рабочие, инженеры, специалисты. Это — настоящий золотой фонд завода. Благодаря их труду «Красное Сормово» уверенно смотрит в будущее.

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Власов Алексей Алексеевич

Володин Семен Егорович

Головин Василий Степанович

Зиновьев Иван Иванович

Калинин Дмитрий Семенович

Кузин Александр Григорьевич

Маякин Алексей Степанович

Овчинников Василий Федорович

Рязанов Василий Георгиевич

Семенов Павел Афанасьевич

Сидоров Иван Захарович

Сутырин Александр Александрович

Сироткин Анатолий Петрович

Трусов Евгений Иванович

ГЕРОИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

Анищенков Николай Иванович

Белов Иван Павлович

Бодров Сергей Николаевич

Галанин Тимофей Григорьевич

Пайщиков Вячеслав Васильевич

Удалов Александр Петрович

Юрьев Михаил Афанасьевич

ГЕРОЙ ТРУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Жарков Николай Сергеевич

Содержание

3 ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО

4 НОВАЯ КНИГА О ЗАВОДЕ «КРАСНОЕ СОРМОВО» И СОРМОВИЧАХ: НЕВОЛЬНОЕ ПРЕДИСЛОВИЕ

10 ИСТОРИЯ С ГЕОГРАФИЕЙ

12 ИЗ ГЛУБИНЫ ВЕКОВ
14 НЕ ПРОСТО РЕКА
16 К ИСТОРИИ ВОЛЖСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ
18 ЖИТЬ НА ВОЛГЕ
19 ВОЛЬНАЯ ВОЛГА
20 ПАРОХОДЫ НА ВОЛГЕ
21 ОСНОВАНИЕ СОРМОВСКОГО ЗАВОДА
24 ПЕРВАЯ — «ЛАСТОЧКА»!
27 ЗДЕСЬ ЗАКАЛЯЛАСЬ СТАЛЬ
30 ЗАВОД-УНИВЕРСАЛ
38 ЗАВОД МЕНЯЕТ ОБЛИК
44 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БУМ
54 НА КРУТОМ ПОВОРОТЕ ИСТОРИИ
64 ФЛАГМАН СОВЕТСКОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ
76 ТРУДОВОЙ ПОДВИГ В ГОДЫ ВОЙНЫ
88 ШАГАЯ В НОГУ С ВЕКОМ
96 СУДА, ЛЕТЯЩИЕ НАД ВОДОЙ
98 ВРЕМЯ РАСЦВЕТА
103 НОВЫЕ ВЫЗОВЫ, НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

104 СОРМОВИЧЕЙ МАСТЕРОВОЕ ПЛЕМЯ

107 ВЧЕРАШНИЕ КРЕСТЬЯНЕ И НЕ ТОЛЬКО
110 ИЗ ИСТОРИИ ЗАВОДСКОГО БЫТА
115 НЕ ХЛЕБОМ ЕДИНЫМ...
122 СОРМОВО РЕВОЛЮЦИОННОЕ
127 В АТАКЕ НА КАПИТАЛ
130 ЖИТЬ, РАБОТАТЬ И УЧИТЬСЯ ПО-НОВОМУ
134 НОВОМУ СОРМОВУ — БЫТЬ!
142 ЕСЛИ ДОРОГ ТЕБЕ ТВОЙ ДОМ...
148 СТРОЙКИ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ПОСЛЕВОЕННЫХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ

154 ЛЮДИ И КОРАБЛИ

156 ПЕРЕВОРОТ В КОРАБЛЕСТРОЕНИИ
159 ОТ КАСПИЯ ДО ПРИМОРЬЯ
161 ОТ ЗЕМСНАРЯДОВ ДО ПЛАВУЧИХ ДВОРЦОВ
168 ПОСЛЕДНИЕ ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ
172 СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ РЕНЕССАНС
176 РОЖДЕННЫЕ ЛИДЕРАМИ
180 ФЛОТИЛИЯ ДЛЯ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА
183 НАМ ПОДВЛАСТНЫ И РЕКИ, И МОРЯ!
193 СТРАЖИ ПОДВОДНОГО МИРА
200 КОРАБЛИ НОВОГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

ПАО «Завод «Красное Сормово»
РФ, 603951, Нижний Новгород, ул. Баррикад, 1
krsormovo.nnov.ru
Тел.: (831) 229-61-05, (831) 229-61-27

Роман Викторович Голубин
Алексей Александрович Гордин
Елена Николаевна Емельянова
Геннадий Андреевич Илескин
Татьяна Васильевна Корягина
Сергей Николаевич Леонов
Артем Николаевич Маслов
Светлана Юрьевна Пожарская
Маргарита Геннадьевна Финюкова

КОРАБЕЛЫ ВОЛЬНОЙ РЕКИ:
К 170-ЛЕТИЮ ЗАВОДА «КРАСНОЕ СОРМОВО»

Сдано в печать 28.05.2019
Формат 72x52/4. Бумага офсетная. Гарнитура PF DinDisplay Pro
Печать офсетная. Печ. л. 27. Тираж 1000 экз.

Дизайн и подготовка электронного оригинал-макета:
Е. Н. Емельянова

Отпечатано ЗАО «Нижегородская Радиолаборатория»

ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

КРАСНОЕ СОРМОВО