

ИЗ ИСТОРИИ  
СУДОСТРОЕНИЯ

Летом 2019 года в сквере, в самом в центре Сормова, был торжественно открыт бронзовый памятник основателю Сормовского завода Дмитрию Егоровичу Бенардаки. Предприниматель запечатлён в полный рост, его левая рука опирается на консоль с моделью парохода «Переворот» — первого в России двухпалубного речного товаро-пассажирского парохода.

ДО «ПЕРЕВОРОТА»

Пароходы строились на Сормовском заводе с самого его основания — сначала в деревянных корпусах, затем — в железных. В мае 1850 года с заводских стапелей был спущен на воду первый колёсный пароход-забегка с символическим названием «Ласточка» для заправки якорей каботажных судов. Вслед за ней сошёл на воду двухтрубный паровой кабан «Астрахань». Летом 1850 года «Ласточка» и «Астрахань» открыли первую в России навигацию от Нижнего Новгорода до Астрахани.



Альфонс Александрович Зевке

С 1850-го по 1856 год на Сормовском заводе было построено 8 каботажных судов. В 1851 году началось строительство пароходов и барж с железными корпусами. Первый железный пароход «Орёл» был спущен на воду в апреле 1852 года. К концу 1854-го было построено уже 34 парохода, почти треть из них имела железные корпуса.

По заказу морского ведомства сормовичи построили флотилию судов для Каспия: 4 винтовых и 9 колёсных транспортов.

С 7 мая 1854 года компания стала именоваться Камско-Волжским акционерным пароходным обществом и вскоре начала строительство пассажирских пароходов. Первыми были построены пароходы-колёсники «Минин» и «Князь Пожарский» для общества «Кавказ» (200 л.с. каждый).

В 1858 году для Астраханского порта была изготовлена первая в России землечерпательная машина, положившая начало строительству на Волге технического флота.

3 февраля 1860 года фабрика перешла в единоличное владение Д.Е. Бенардаки. За десятилетие с 1860 по 1869 год со стапелей Сормовской верфи сошло 40 судов. Наиболее крупным из них был железный пароход «Лев» (1867), по тому времени самый мощный на Волге (в 1000 л.с.). По качеству отделки, прочности корабельного корпуса, ходовым и тяговым показателям «Лев» превосходил пароходы знаменитой системы Ллойда. Тогда же Сормовский завод строил суда нового типа — туера или цепные пароходы для порожистых ча-

# ВОТ ТАКОЙ «ПЕРЕВОРОТ»!

## К 150-ЛЕТИЮ ПОСТРОЙКИ ПЕРВОГО В РОССИИ ДВУХПАЛУБНОГО ПАРОВОДА

сильным течением (построено 8 туеров). Всего с 1850 по 1871 год сормовичи построили 81 судно разных типов. Все эти суда были однопалубными.

«ПЕРЕВОРОТ»  
ПРОИЗВЁЛ СЕНСАЦИЮ

Постройка на Сормовском заводе первого в России двухпалубного грузопассажирского парохода «Переворот» связана с именем реформатора речного флота, владельца пароходной компании Альфонса Александровича Зевке (1822–1877). В конце 1860 годов он пришёл на службу в Камско-Волжское пароходное общество — капитаном парохода «Орёл». Благодаря своему образованию (он окончил Рижское пароходное училище), инициативе и энергии, быстро выдвинулся и после нескольких перемещений (в том числе на Сормовский завод общества, где основательно изучил судостроительное дело) занял пост управляющего пароходства.

Зевке был убеждён в необходимости обновления и усовершенствования флота общества, с применением на нём всех новейших достижений, а главное — с изменением самого типа паровых судов, сочетающих возможность максимальной перевозки и грузов, и пассажиров.

Самым подходящим типом судов были признаны товаро-пассажирские пароходы, плавающие в Северной Америке, на реке Миссисипи. Правление Камско-Волжского общества приняло решение о строительстве пароходов «американского типа» для Волги. Из Америки были выпущены чертежи, и в 1869 году на Сормовском заводе, ещё при Д.Е. Бенардаки, были заказаны три парохода.

Сормовские инженеры задались целью сконструировать такой тип речного парового судна, в котором сочетались бы многие полезные качества: высокая прочность, наибольшая грузоподъёмность, повышенная скорость, экономичность и, наконец, комфортабельность для пассажиров.

«Завод, управляемый в то время инженером К.М. Окуневым, приложил все старания к выполнению заказа, — пишет в своей книге «Волга и волжское судоходство» (1927) И.А. Шубин. — Заказ выполняли голландский инженер Крейс, инженер А.Г. Некрасов и инженер-механик П.М. Окунев, брат управляющего заводом.

В 1871 году первый товаро-пассажирский колёсный пароход в железном корпусе с двухэтажной надстройкой был готов и выпущен в плавание. Это было прекрасно сделанное железное колёсное судно... с двумя, построенными на петербургском заводе Берда машинами системы Компаньон, поднимавшее неслыханное для того времени для пассажирского парохода количество груза — до 30 с лишком тысяч пудов. Внутренняя отделка парохода была роскошна: просторные и светлые каюты, с проведённой в каждую водой и паровым отоплением, поражали чистотой, удобствами и изяществом своего устройства; стены великолепного салона, расположенного в середине между I и II классами, были покрыты картинами из перламутровой инкрустации с английских фарфоровых заводов, с красиво сделанными вензелями фирмы и названием парохода, такие же вензеля украшали и всю посуду богато обставленного буфета. Широкая крытая терраса, окружавшая весь пассажирский этаж, была чудесным



Пароход «Колорадо» (при рождении — «Переворот») возле пристани в Нижнем Новгороде. 1876 год

пассажиров. Даже помещения III класса, расположенные в кормовой половине пассажирского этажа, предоставляли удобства, каких не было ни в одном из других пароходов: каждый пассажир имел отдельное спальное место... Матросы были одеты в новую синюю форму. Ничего подобного на волжских пароходах ещё не встречалось...».

Длина судна составляла 78,4 метра, ширина — почти 13 метров. Скорость парохода (при общей мощности двух машин 580 индикаторных сил) достигала 16 километров в час вниз по течению и 12,8 километров в час — вверх. За навигацию на пароходе предполагалось перевозить до миллиона пудов груза, совершая рейсы от Нижнего Новгорода до Астрахани и обратно за 12–13 суток. Безусловно, такая конструкция не могла быть осуществлена без наличия лучшей стали, которую научились варить в сормовских (первых в России!) мартеновских печах.

Справедливо полагая, что появление на Волге такого парохода ознаменовало новую эру в волжском паровом судоходстве, его создатели дали ему громкое имя «Переворот». Его появление на волжской магистрали вызвало немалую сенсацию во всех слоях общества. Знатки судоходства дали обобщающую оценку: «Переворот» оправдывает своё удачное название, он перевернул товаро-пассажирское сообщение на Волге», — писал журнал «Русское судоходство». «Переворот» опровергал прежнее представление авторитетов о невозможности возведения на пароходах двухъярусных надстроек.

Вскоре на Волгу вышли ещё два парохода «американского типа» — «Н.Бенардаки» (1872) и «Миссисипи» (1874). Они были полным подобием «Переворота», но несколько длиннее и имели грузоподъёмность до 35 тысяч пудов. Скорость хода пароходов — до 15 вёрст в час вниз по течению и до 12 вёрст — вверх. Тремя-своими «американцами» сормовской постройки Камско-Волжское общество открыло регулярную товаро-пассажирскую линию между Нижним Новгородом и Астраханью.

Название «Переворот» судно носило до 1876 года, когда было переименовано в «Колорадо», а позднее — в «Ориноко». Почему это было сделано, сегодня можно только гадать. То ли первое название сочли «неполиткорректным», так как оно ассоциировалось с представлением о бунтах и государственных переворотах. То ли владельцы судна опасались: название будет отпугивать пассажиров, «намекая» на возможность того,

ОТ «ПЕРЕВОРОТА»  
ДО «ЛЕНИНА»  
И «МУСТАЯ КАРИМА»

На долгих 90 лет этот тип судов прочно утвердился на Волге и других российских реках: товаро-пассажирские колёсные пароходы в железном корпусе с двухэтажной надстройкой строились до 1958 года, а эксплуатировались и того дольше — до середины 1980-х годов. Сотни таких судов могут гордиться своей славной трудовой биографией и солидным стажем эксплуатации.

Долгожителями стали дворцы-пароходы постройки 1914 года «Спартак» (бывшая «Великая княжна Татьяна Николаевна») и «Володарский» («Великая княжна Ольга Николаевна»), которые трудились на волжских просторах более 70 лет.

И сегодня ходит по Северной Двине двухпалубный пароход сормовской постройки «Н.В. Гоголь», внесённый в «Книгу рекордов России». В этом году он отмечает свою юбилейную 110-ю навигацию. «Н.В. Гоголь» — единственный

ми, построив новейший российский — теперь уже четырёхпалубный — речной круизный лайнер проекта PV300 «Мустай Карим». Лайнер, спроектированный Морским Инженерным Бюро, был спущен на воду в сентябре 2019



Памятник Д.Е. Бенардаки в центре Сормова



Деталь памятника основателю завода — макет парохода «Переворот»

на сегодняшний день пароход, находящийся в эксплуатации.

Сормовичам принадлежит слава постройки первых трёхпалубных речных пассажирских дизель-электроходов — «Ленин» и «Советский Союз».

Они были разработаны КБ завода под руководством главного конструктора В.М. Керичева и сданы в эксплуатацию в 1958–1959 годах. «Ленин» и «Советский Союз» вобрала в себя новейшие достижения отечественного судостроения того времени и сразу же стали флагманами Волжского речного пароходства.

года и стал первым пассажирским теплоходом, построенным на отечественной верфи за последние 60 лет. Это самый сложный проект за всю историю гражданского судостроения на «Красном Сормове».

Британское Королевское общество корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects) включило лайнер «Мустай Карим» в список лучших судов 2020 года.

Маргарита ФИНЮКОВА  
Фото из архива  
Музея истории завода