

## ВИЗИТ

Эвакуированные из Донбасса переселенцы побывали в музее судостроения завода «Красное Сормово».



Семьи с детьми и воспитанники детских домов из ДНР и ЛНР на специально организованную экскурсию пригласил депутат Законодательного собрания Нижегородской области Михаил Першин. Для некоторых ребят поход в посвящённый судостроению музей стал первым в жизни.

«Я в первый раз в музее, где рассказывают о военных кораблях и гражданских судах. Понравилось всё, но особенно – ритуал посвящения в моряки-подводники, когда надо быстро пролезть через межотсечный люк подлодки, подтянувшись на руках», – рассказал десятилетний Богдан.

## БЕЖЕНЦЫ ИЗ ДНР И ЛНР – В ЗАВОДСКОМ МУЗЕЕ

«Нижегородцы – удивительные люди, нас очень тепло встречают в Нижнем Новгороде! Огромная благодарность за поддержку, добрые слова! В музее судостроения очень интересная экспозиция – есть и макеты «летающих» судов на подводных крыльях, которые начали строить на сормовском заводе, и единственных в мире подлодок с титановым корпусом, и многое другое», – поделилась жительница Горловки Людмила Старовойтова.

Михаил Першин рассказал гостям о современном нижегородском судостроении и пригласил ребят, которые заинтересуются профессией, приходить в музей завода «Красное Сормово» в любое время.

«Возможно, кто-то из вас захочет в будущем стать кораблестроителем. Это очень интересная и нужная для страны работа, скучать точно не придётся! В сормовском музее много материалов, которые помогут узнать о профессии, а может, и натолкнут на идеи собственных изобретений», – сказал он.

Замдиректора музея, экскурсовод с многолетним стажем Маргарита Финюкова призналась, что перед экскурсией для гостей из Донбасса очень волновалась: такие посетители на заводе «Красное Сормово» впервые. «Долго думала, на чём сделать акцент во время рассказа, как преподнести самые интересные факты о нижегород-

ских судах и кораблестроителях. Приятно, что и взрослым, и детям экскурсия понравилась – отзывы хорошие. Удалось заинтересовать малышей экспонатами, с которыми можно взаимодействовать: макетом горна для разогрева заклёпок, образцом рупорной резины, которой покрывали корпус самой малошумной подлодки своего времени «Варшавянка», настоящим иллюминатором глубоководного спасательного аппарата», – поделилась Маргарита Финюкова.

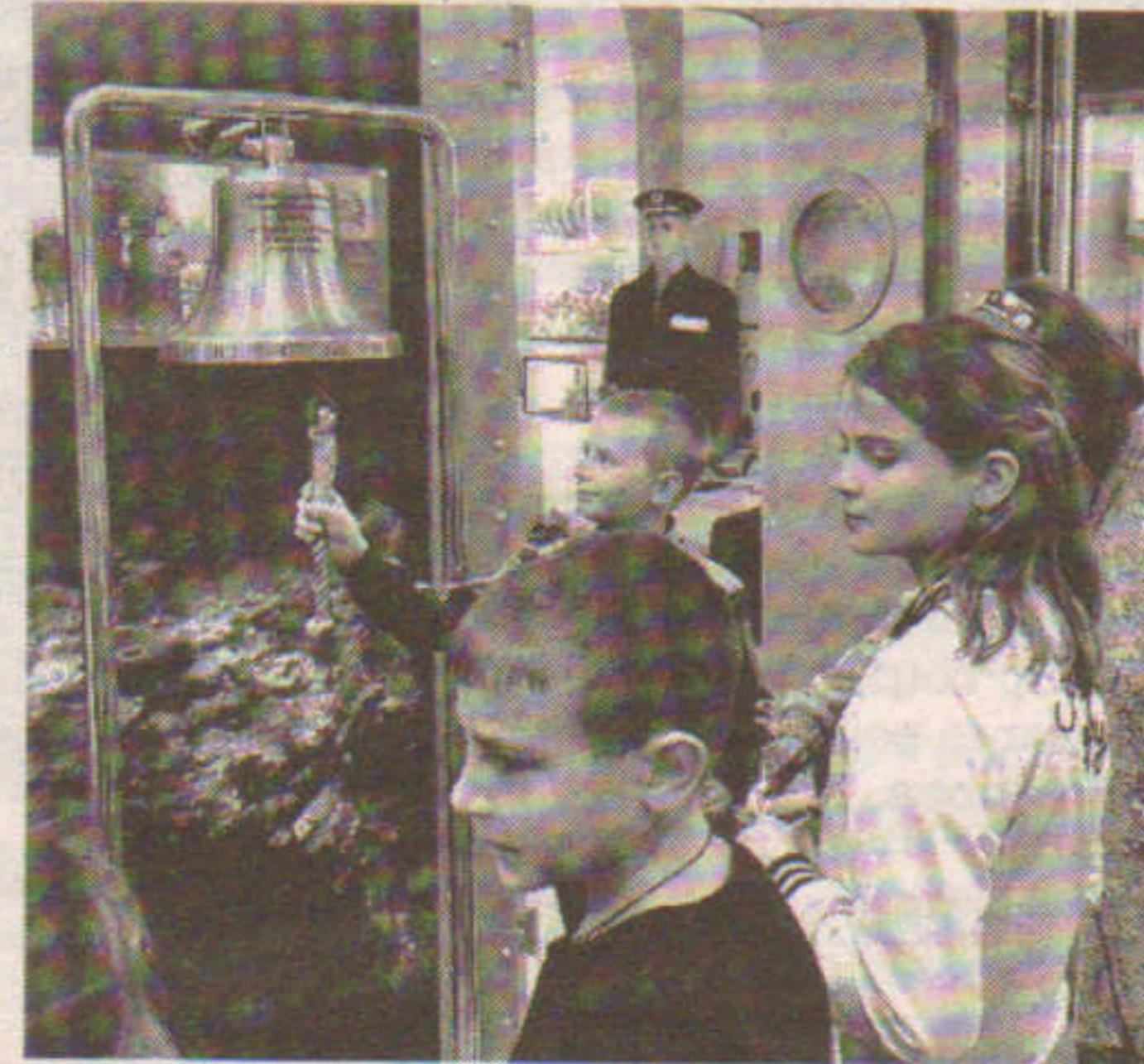
Несколько семей выразили желание прийти в музей истории завода ещё раз, рассказал директор музея Сергей Леонов. «Мы всегда рады гостям, тем более что экспозиция постоянно пополняется», – подчеркнул Сергей Николаевич.

В финале экскурсии беженцы из ДНР и ЛНР ударили в уже ставшую знаменитой «магической руны» – корабельный колокол – музея завода «Красное Сормово». По легенде, в этот момент надо загадать желание, и загаданное сбудется.

«У всех нас сейчас общие желания, – говорит гостья музея Юлия Золотарёва. – Главное, чтобы скорее наступил мир».

В 2021 году музей истории завода «Красное Сормово» вошёл в тройку лучших корпоративных музеев страны, став призёром по итогам III Всероссийского конкурса «Корпоративный музей».

К 800-летию Нижнего Новгорода музей реконструировали, расширив площадь архивных помещений и отремонтировав выставочные залы. Кроме того, открылась выставочная площадка под открытым небом, где представлены уникальные экспонаты, посвящённые работе нижегородских кораблестроителей для укрепления обороноспособности страны.



## ИТОГИ ЗАСЕДАНИЯ БАЛАНСОВОЙ КОМИССИИ

Цех газообеспечения стал лучшим подразделением вспомогательного производства по результатам февраля текущего года. Участники балансовой комиссии также решили, что за хорошую работу следует выделить электросиловой цех завода.

«Сотрудники газового цеха успешно выполнили большую работу по установке кислорода на стапеле. Добавлю, что в феврале в подразделении не было нарушений трудовой дисциплины», – отметил главный инженер Дмитрий Максимов.

Судокорпусный цех стал лучшим по итогам февраля.

«СКЦ в феврале полностью выполнил все поставленные задачи. Важно и то, что сотрудники цеха хорошо справляются с производством большого количества комплектующих для строящихся заказов, привлекая сторонних подрядчиков по минимуму», – отметил заместитель директора по производству Олег Тюкаев.

## КАК ЭТО БЫЛО

## СОРМОВСКОЕ ВАГОНОСТРОЕНИЕ

В нынешнем году исполняется 150 лет с начала вагоностроения на Сормовском заводе. Это производственное направление являлось одним из важных в развитии предприятия на протяжении шести десятилетий.

## ВЗЛЁТ И... ПАДЕНИЕ

В 1872 году наследники владельца Сормовского завода Д. Е. Бенардаки образовали акционерное общество «Сормово». Целью было расширить недавно созданное производство «выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления из них изделий, построения машин, судов, подвижного состава для железных дорог, рельсов и прочего».

Двумя годами раньше, в 1870 году, этому событию предшествовало строительство на Сормовском заводе первой в России марганцевой печи. К её созданию был напрямую причастен талантливый инженер А. А. Износов. Уже в первые годы продукция металлургического производства была оценена как лучшая в стране. Это позволило Сормовскому заводу в годы судостроительного кризиса довольно быстро переориентировать производство на развивающуюся железнодорожную отрасль. Завод начал выпускать колёса, рельсы, вагоны.

Вагонное производство в Сормове было одним из первых в России. На свободных от судостроительных площадей территориях завода строились вагонный цех и сопутствующие ему мастерские – колёсная, деревообделочная, бандажная. Одновременно разрастались прокатный и кузнецкий цеха. Проходит совсем немного времени, и Сормовский завод получает официальное признание как одно из крупнейших вагоностроительных предприятий.

На волне успеха сыновья Бенардаки принимают, как им казалось, верное решение уволить управляющего заводом – талантливого инженера К. М. Окунева и пригласить на эту должность иностранца, англичанина Ф. Аштона. Это было большой ошибкой. Вскоре стало ясно: Аштон ведёт дела, мягко говоря, непрофессионально. Результатом его деятельности стало банкротство предприятия. Вместо ожидаемого роста доходов владельцы получили «головную боль» в виде долгов. И долги были огромны.

## СПАС ГОСЗАКАЗ

Выбраться из сложившейся проблемной ситуации, в буквальном смысле выжить, заводу помог неожиданный государственный заказ на три тысячи вагонов. Фактически российское правительство спасло Сормовский завод: в 1876 году по госзаказу им было выпущено 1150 вагонов, а на следующий год с территории завода ушли ещё около полутора тысяч вагонов, полуваагонов и железнодорожных платформ.

За пять лет Сормовский завод выпустил 6628 грузовых вагонов (17% от общего числа построенных в стране). Причём сормовские вагоны, имея меньшую стоимость, отличались более высоким качеством по сравнению с зарубежными. Это стало возможным благодаря тому, что «производство осуществлялось по рациональному производственному циклу».

Последующим десятилетиям в жизни Сормовского завода можно дать лаконичную оценку...

## ...УСПЕХ И СТАБИЛЬНОСТЬ

На XV Всероссийской промышленно-художественной выставке в Москве в 1882 году завод выставил в качестве лучших образцов своей продукции два вагона: пассажирский кресло-кроватный вагон I класса и вагон-ледник для перевозки мяса. За эти производственные достижения Сормовский завод получил право изображать на своих изделиях Государственный герб России. На тот момент это была одна из самых почётных наград. Забегая вперёд, скажем, что ещё раз этим наградным правом завод будет отмечен на XVI Всероссийской торгово-промышленной и художественной выставке 1896 года уже в Нижнем Новгороде.

В 1894 году акционерное общество «Сормово» меняет своё наименование. Отныне оно звучит так: «Сормовские сталелитейные, железоделательные, чугунные и меднолитейные, механические, судостроительные, паровозо- и вагоностроительные заводы». Разумеется, изменилось не только название. Завод претерпел мощную модернизацию, был оснащён современным по тому времени оборудованием, на территории выросли новые цеха. Строительство железных дорог в стране росло огромными темпами. Уже несколько лет строилась Транссибирская магистраль. Принимая заказы на нужды Транссиба, Сормовский завод поставлял не только вагоны, но рельсы и даже первые свои паровозы. (Сормовское паровозостроение – это отдельная большая тема, и мы расскажем об этом в одном из следующих выпусков газеты.)

## ДВАДЦАТЫЙ ВЕК

В начале XX века Сормовский завод выпускает каждый месяц уже около 250 товарных и 10 пассажирских вагонов. Постоянно работают конструкторы, изобретая совершенно новые виды вагонов. Так, в 1912 году появляется вагон-самоход, своего рода «рельсовый автобус». Он был оборудован паровой машиной с приводом на колёса, паровым отоплением, уборной. При этом по-прежнему на заводе производились разные типы товарных и пассажирских вагонов, а также цистерны, вагоны-шаланды для угля, вагоны-холодильники, широко- и узкоколейные железнодорожные платформы. С 1872-го по 1917 год было выпущено 62 000 товарных и 2500 пассажирских вагонов.

В 1924 году Сормовский завод, на тот момент уже завод «Красное Сормово», выпускает первые двухосные вагоны на 72 сидячих места для пригородных пассажирских перевозок. Они отапливались от специального вагона с котлом центрального парового отопления, имели двойное рессорное подвешивание из листовых рессор и цилиндрических пружин. Чуть позже вагоны этого типа стали делать и под дальние пассажирские перевозки, оборудовав их диванами с подъёмными спинками. Спальных мест было 30, для сидения – 40.



Спустя год Наркомат путей сообщения инициирует конкурс на создание проекта большегрузного, 50-тонного грузового вагона. Победил в конкурсе проект вагонного отдела под руководством А. Н. Рязанцева завода «Красное Сормово». В 1926, 1927 годах заводом были построены и сданы 300 таких большегрузов, 290 сорокатонных платформ, а также 40 вагонов-котельных.

В начале 1930-х парк грузовых вагонов, производимых на «Красном Сормово», пополнился двухосными хопперами (вагонами-самосвалами) грузоподъёмностью в 25 тонн. В это же время, изучив зарубежный опыт вагоностроения, Сормовский завод выпускает первый советский думпкар, также вагон-самосвал, для перевозки камня и руды. Всего было построено 1462 думпкара.

## ЗАКАТ

Все эти данные говорят о том, что вагоностроение в Сормове достигло высокого профессионального уровня. Однако начиная с 1932 года завод начинает уменьшать объём железнодорожной продукции, и уже в 1934 году выпуск вагонов окончательно прекращается. Руководством промышленности страны было решено сделать на заводе «Красное Сормово» приоритетным направлением судостроение. И прежде всего военное.

Алла КОСТРИНА  
Фото из архива Музея истории завода