

ЛИЧНОСТЬ В ИСТОРИИ

В марте 2022 года исполнилось 140 лет со дня рождения известного нижегородского художника Лазаря Алексеевича Хныгина. Одной из любимых тем в его живописи был индустриальный пейзаж.

Лазарь Хныгин – коренной нижегородец. Родился в 1882 году в семье сельского учителя в деревне

Халязино Нижегородской губернии (в нынешнем Большемурашкинском районе).



КАК ЭТО БЫЛО

СОРМОВСКОЕ ПАРОВОЗОСТРОЕНИЕ

Последнее десятилетие XIX века. По всей России наблюдается невероятный рост строительства железных дорог. На Сормовском заводе возникает паровозостроительный отдел, силами которого в 1898 году выпускаются первые локомотивы.

НА СЛЕДУЮЩУЮ СТУПЕНЬ

К середине 1890-х Сормовский завод уже больше четверти века производит отменного качества железнодорожную продукцию – колёса, колёсные пары, вагоны (о сормовском вагоностроении мы рассказывали в предыдущем номере «Красного сормовича»). Переход к строительству паровозов выводит завод на следующую ступень, на более высокий технический уровень.

В ноябре 1895 года, получив разрешение на создание паровозостроительного производства, Сормовский завод сооружает дополнительные цеха: паровозо-механосборочный, паровозокотельный, колёсокарный, арматурный, паровозную кузницу, а также новые корпуса к уже имеющимся чугунолитейному и фасонно-литому цехам.

«Товарный локомотив серии «Од» типа 0-4-0 «Компаунд» – такое официальное наименование носил наш первый паровоз, построенный по чертежам Коломенского завода и выпущенный в апреле 1898 года. Он имел четыре ведущие оси, цилиндры двойного расширения, диаметр колёс – 1200 мм и при весе в 53 тонны мог развивать скорость до 60 км/ч. Уже к концу года на железные дороги страны вышло 28 сормовских паровозов.

Этот тип локомотива был самым массовым в дореволюционные годы и выпускался на многих паровозостроительных заводах. 1100 нижегородских паровозов имели прикреплённую табличку: «Сормовские заводы».

Со временем промышленные мощности увеличивались, и в начале XX века завод ежегодно выпускал до 190 машин вместо изначально запланированных 120. В это время Сормовский завод приобретает славу одного из главных машиностроительных заводов Российской империи (после Путиловского и Коломенского). В 12 цехах трудятся около 10 тысяч работников. В 1905 году заводчане выпускают 1000-й паровоз.

«ГОНЧАЯ МАЛАХОВСКОГО»

Проходит всего несколько лет, и в 1909 году Сормовский завод получает от Управления казённых железных дорог заказ на первую

ЗАПЕЧАТЛЕВШИЙ ВРЕМЯ

Первоначальное художественное образование получил в художественной студии Л.М. Диаманта в Нижнем Новгороде. Будучи уже взрослым человеком, в 26 лет, поступил в Казансскую художественную школу, где проучился с 1908 по 1913 год у художника Н.И. Фешина. Затем ещё пять лет обучался у В.Е. Маковского в Высшем художественном училище живописи, скульптуры и архитектуры при ИАХ.

В 1925 году Л.А. Хныгин возвращается в Нижний Новгород.

Пишет портреты, пейзажи, жанровые картины. Одной из любимых тем его работ является тема индустриализации. Он запечатлевает строительство Горьковского автозавода, несколько раз приезжает на «Красное Сормово», где пишет картины «Субботник на заводе «Красное Сормово», «Сормовская судоверфь. Постройка морской шхуны», «Автозавод (ГАЗ)», «Портрет А.М. Горького», «Портрет М.А. Дербенёвой», «Волга» и другие.

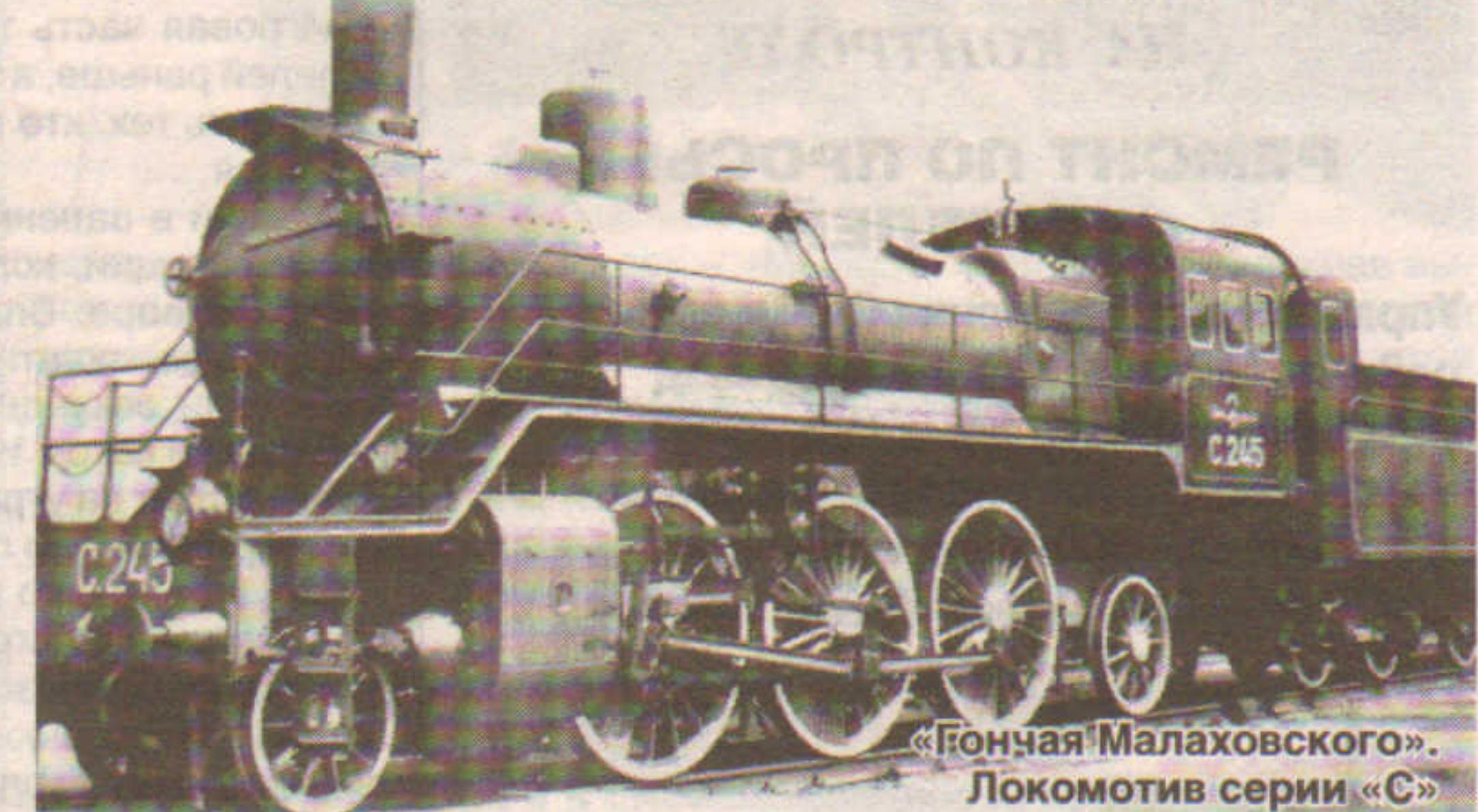
Начиная с 1920-х годов Л.А. Хныгин – постоянный участник художественных выставок по всей стране: выставка Ассоциации художников революционной России (Москва), «10 лет РККА», «15 лет РККА», «Наши достижения за 20 лет» (Москва), зональная художественная выставка «Большая Волга» (Горький, 1964), а также персональные выставки в Горьком (Н. Новгороде) в 1925, 1952, 1957, 1962, 1982 годах.

С 1945 по 1948 год Лазарь Хныгин возглавлял управление Горьковской организации Союза художников СССР. В 1957 был удостоен звания заслуженного деятеля искусств

РСФСР. Он ушёл из жизни в 1969 году.

Сегодня его картины можно увидеть в Третьяковской галерее. Основные работы художника выполнены в стиле соцреализма: «Утро в казарме Красной Армии», «Первое мая в Нижнем Новгороде», «Субботник на заводе «Красное Сормово», «Сормовская судоверфь. Постройка морской шхуны», «Автозавод (ГАЗ)», «Портрет А.М. Горького», «Портрет М.А. Дербенёвой», «Волга» и другие.

В честь 800-летия Нижнего Новгорода в августе 2021 года в Нижегородском государственном художественном музее прошла выставка «Нижний Новгород. Детали». В рамках этого проекта впервые из музеинских запасников после реставрации были выставлены картины Лазаря Хныгина, в том числе картина «Субботник на заводе «Красное Сормово», созданная автором в начале 30-х годов XX века. Интересно, что часть изображённых на картине строений сохранилась до сих пор.



самостоятельную разработку проекта нового типа паровоза. Заводскому паровозотехническому бюро под руководством талантливого инженера, выпускника Петербургского технологического института Б.С. Малаховского предстоит разработать проект пассажирского паровоза типа 1-3-1. В «команде» Малаховского – прекрасные конструкторы: С.М. Чусов, Н.М. Ноткин, В. Соколов, А.А. Иванов, Л.И. Аржанников, П.Г. Кулик-ковский и другие.

За высокую скорость и внешнюю «лёгкость» паровозы серии «С» вскоре получили прозвище «Гончая Малаховского». Официальное наименование звучало более сдержанно: «Паровоз типа 1-3-1 «Русская Прерия» Сормовского завода». В дореволюционный период «гончая» была признана лучшим локомотивом.

Благодаря великолепным техническим данным, паровозы этой серии начали строить и на других заводах страны. Развитие паровозостроения в эти годы шло невероятными темпами. В одном только Сормове за семь лет – с 1911 по 1918 год – было выпущено 324 паровоза.

Кроме знаменитой «гончей» Б.С. Малаховским были спроектированы и другие паровозы, в том числе самый мощный товарный паровоз, известный как Сормовская «ижица» – четырёхосный локомотив типа «V» (ижица – буква старорусской азбуки), выпущенный в 1914 году.

О КОНСТРУКТОРЕ

После Октябрьской революции Бронислав Сигизмундович Малаховский переехал в Москву, где занял должность начальника паровозостроения Государственного паровозостроительного завода. Преподавал в Московском высшем техническом училище. Но в 1929 году в высшей степени обрадованый и воспитанный Малаховский, видимо, кому-то перешёл дорогу и был арестован по обвинению во вредительстве. Работал в «шарашике» – ЦКБ-39 – с известным впоследствии конструктором лёгких танков Н.А. Астропромом. По воспоминаниям Астропрома, Малаховский был очень эрудированным и приятным в общении человеком, гордился своим детищем – паровозами серии «С». По счастью, уже немолодой конструктор пробыл в опале недолго: в 1930 году он был

освобождён и впоследствии работал инженером на «Невском заводе». В Санкт-Петербурге ему установлен памятник.

Неплохо, если бы памятник конструктору появился и в Нижнем Новгороде, поскольку самые лучшие свои конструктивные идеи Б.С. Малаховский воплотил у нас, в Сормове.

НОВОЕ ВРЕМЯ

Октябрьская революция, а затем Гражданская война пошатнули стабильность Сормовского завода. После того как в числе других крупных предприятий страны его объявили народной собственностью, были уволены многие руководители и талантливые инженеры, в том числе директор С.А. Хренников. Почти полностью прекратились финансирование и поступление сырья, рабочих косили эпидемия тифа и голод. Можно сказать, производство в это время было почти парализовано. Завод, будучи оборонным предприятием, работал как ремонтная база Волжской военной флотилии. Но паровозостроение не умерло. В годы Гражданской войны сормовчи «одевали» в броню вагоны и платформы, сделав в общей сложности полтора бронепоезда.

Возвращение к мирному паровозостроению произошло лишь в 1925 году. Завод получил заказ на создание по чертежам Коломенского завода новейшего паровоза типа 1-3-1 серии «Су» – «сормовский усиленный». С 1925 по 1927 год в Сормове было построено 38 локомотивов этой серии.

Одновременно на заводе – уже «Красном Сормове» – был наложен массовый выпуск паровоза серии «Эу», для которого систему перегревателя пара разработал С.М. Чусов – конструктор завода с ещё дореволюционных времён.

В 1933 году на «Красном Сормове» был выпущен 3000-й паровоз. На заводе уже была освоена новая технология – электросварка

ОСТАНОВЛЕНО, ВОЗОБНОВЛЕНО, ПРЕКРАЩЕНО

Производство паровозов в Сормове было остановлено в 1937 году и возобновлено лишь спустя десять лет. То, что отдел паровозостроения каким-то чудом сохранился, позволило в мае 1947 года начать производство таких необходимых в первые послевоенные годы локомотивов серии «Су». Руководили производством опытные инженеры С. Русинов и С. Гоциридзе. Уже через три с половиной месяца вышел первый паровоз, при создании которого впервые в СССР были использованы цельносварной котёл, устройство «Стокер» (механический кочегар) и другие технические новинки того времени.

К сожалению, период возрождения паровозостроения длился недолго. В 1951 году выпуск локомотивов в сормовских цехах был вновь прекращён, и уже навсегда. Причиной стало восстановление после войны многих более мощных паровозостроительных заводов страны. «Красное Сормово» вернулось к судостроению как основному производству.

Всего за время существования паровозостроения в Сормове было выпущено 3800 локомотивов, многие из которых «трудились» на железных дорогах страны до середины 1970-х годов.

Алла КОСТРИНА
Foto предоставлены
Музеем истории завода
«Красное Сормово»