

СКАЗАНО – СДЕЛАНО

МИХАИЛ ПЕРШИН ПРОВЁЛ ВЫЕЗДНОЙ ПРИЁМ ГРАЖДАН

Депутат Законодательного собрания Нижегородской области Михаил Першин провёл выездной приём жителей Сормовского района Нижнего Новгорода.

Жители домов на ул. Свирской, 17 и Планетной, 33 обратились к депутату с просьбой отремонтировать два подъезда, которые находятся в плохом состоянии. В подъезде на ул. Планетной, 33, по словам жильцов, краску на стенах не обновляли с 1959 года!

«Вместе с представителями управляющей компании нашли решение. График текущего ремонта домов пересмотрят, чтобы в первую очередь привести в порядок проблемные подъезды. Если большинство жильцов проголосуют за изменения, работы выполнят до конца сентября», – прокомментировал Михаил Першин.

Жители также задали вопросы о том, что появится в сквере на Планетной после благоустройства по программе «Формирование комфортной городской среды».

«Сквер им. Ленинского Комсомола – единственная прогулочная зона в посёлке Народный, и важно сделать её комфортной для всех. После благоустройства там появятся детские площадки для разных возрастов, спор-



тивная зона, велодорожки, а для пожилых жителей – зона отдыха с лавочками. Главное, решится многолетняя проблема с освещением – устанавливают более 80 светильников», – сообщил депутат.

Как подчеркнул Михаил Першин, ход благоустройства на объектах, реконструирующихся по программе «Формирование комфортной городской среды», депутат будет контролировать вместе с жителями. Ранее на

общественных обсуждениях сормовичи сами высказали пожелания к проектам благоустройства, отметив приоритетные для жителей функциональные зоны, которые должны быть на общественных пространствах после завершения работ.

«Встречи с жителями, живое общение помогают понять, что сейчас волнует людей, на что надо обратить внимание именно в первую очередь», – подчеркнул Михаил Першин.

ДЕНЬ В КАЛЕНДАРЕ

На днях исполнилось 160 лет Горьковской железной дороге, отмечался День железнодорожника. А ведь Сормовский завод напрямую причастен к этому празднику!

Ровно полтора века назад, в 1872 году, было образовано акционерное общество «Сормово», учреждённое «для выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления из них изделий, построения машин, судов, подвижного состава для железных дорог, рельсов и прочего...». Строятся вагонный цех и связанные с ним мастерские: Сормовский завод становится крупнейшим вагоностроительным предприятием и в 1876 году выполняет казённый заказ на 1150 вагонов.

Только за пять лет завод поставил железным дорогам 6628 грузовых вагонов – 17% вагонов, построенных всеми заводами страны. Быстрому развитию вагоностроения на заводе содействовала его металлургическая база, которая в свою очередь развивалась в связи с массовым производством вагонов. Вагоны, строившиеся на Сормовском заводе, отличались высоким качеством и имели цену меньшую, чем аналогичные конструкции иностранного производства. Вагоностроение, осуществлявшееся в цехах по рациональному производственному циклу, стало одним из основных в деятельности завода, из цехов которого в общей сложности вышло 80 296 вагонов.

140 лет назад, в 1882 году, в Москве проходила XV Всероссийская промышленно-художественная выставка. За свои экспонаты (пассажирский кресло-кроватный вагон I класса, вагон-ледник для перевозки мяса) Сормовский завод был удостоен высокой награды – права изображения на изделиях Государственного герба России. Повторно этой награды завод был удостоен в 1896 году на XVI Всероссийской торгово-промышленной и художественной выставке.

Взрывной рост строительства железных дорог, происходивший в России в 1890-х годах, привел к возникновению паровозостроительного отдела и на Сормовском заводе.

Первый сормовский локомотив был товарного типа 0-4-0, серии «Од» «Компаунд», что значит «основной тип паровоза с цилиндрами двойного расширения». У паровоза было 4 ведущих оси, он развивал скорость до 60 км/ч и весил 53 тонны.



Памятник паровозу С-251-32 в Сормове на улице Коминтерна

НАШ ПАРОВОЗ, ВПЕРЁД ЛЕТИ!

8 августа 1898 года начался выпуск локомотивов. В 1905 году в Сормове был изготовлен 1000-й паровоз. В 1906 году на Сормовском заводе в колёсопрокатном цехе было организовано производство стальных дисковых катаных колёсных центров, превосходивших по своим характеристикам прежние спицевые колёсные центры. Они выпускались до 1956 года.

Наряду с товарными, начиная с 1899 года, АО «Сормово» выпускало пассажирские паровозы типа 2-3-0 серии Ав и последующие – типа 1-3-0 серии Нв и Ну.

Однако настоящую славу заводу принесла его собственная разработка, кстати первая в своём роде, – созданный под руководством инженера Б.С. Малаховского курьерский паровоз необычного для России типа, с осевой формулой 1-3-1. Локомотив получил официальное наименование «Паровоз типа 1-3-1 «Русская Прери» Сормовского завода», который стал лучшим пассажирским локомотивом дореволюционного периода. Его называли «Гончая Малаховского» и выпускали не только в Сормове, но и в Петербурге, Луганске, Харькове. В массовое производство он пошёл 110 лет назад – в 1912 году.

Также в 1912 году сормовичи изготовили оригинальный вагон-самоход, прообраз современных автомотрис и рельсовых автобусов.

До революции сормовские Э водили поезда на главном ходу Транссиба, Самаро-Златоустовской (Южно-Уральской) дороге с тяжёлым профилем, где в связи с Первой мировой войной сильно увеличился грузопоток; другие обеспечивали перевозку важнейших грузов на Восточной Украине с её развитой угольно-металлургической промышленностью и непосредственно занимались военными перевозками на Юго-Западных дорогах.

С 1872 по 1917 год на заводе было выпущено 62 000 товарных и 2 500 пассажирских вагонов.

В годы гражданской войны национализированный завод становится основной ремонтной базой Волжской военной флотилии. Тем не менее он занимал одно из первых мест в Республике по строительству бронепоездов.

В 1924 году Сормовский завод построил первые три двухосных вагона, предназначенных для перевозки пригородных пассажиров.



Паровоз на кранах в паровозо-сборочном цехе Сормовского завода. Фото М. Дмитриева, 1898 год

ПОЗДРАВЛЯЕМ
С ЮБИЛЕЕМ!

Отметил свой восьмидесятилетний юбилей Владимир Горев – бывший главный сварщик завода «Красное Сормово».

Вся трудовая жизнь Владимира Ивановича была связана с заводом. Кстати, на «Красном Сормове» работал и его отец.

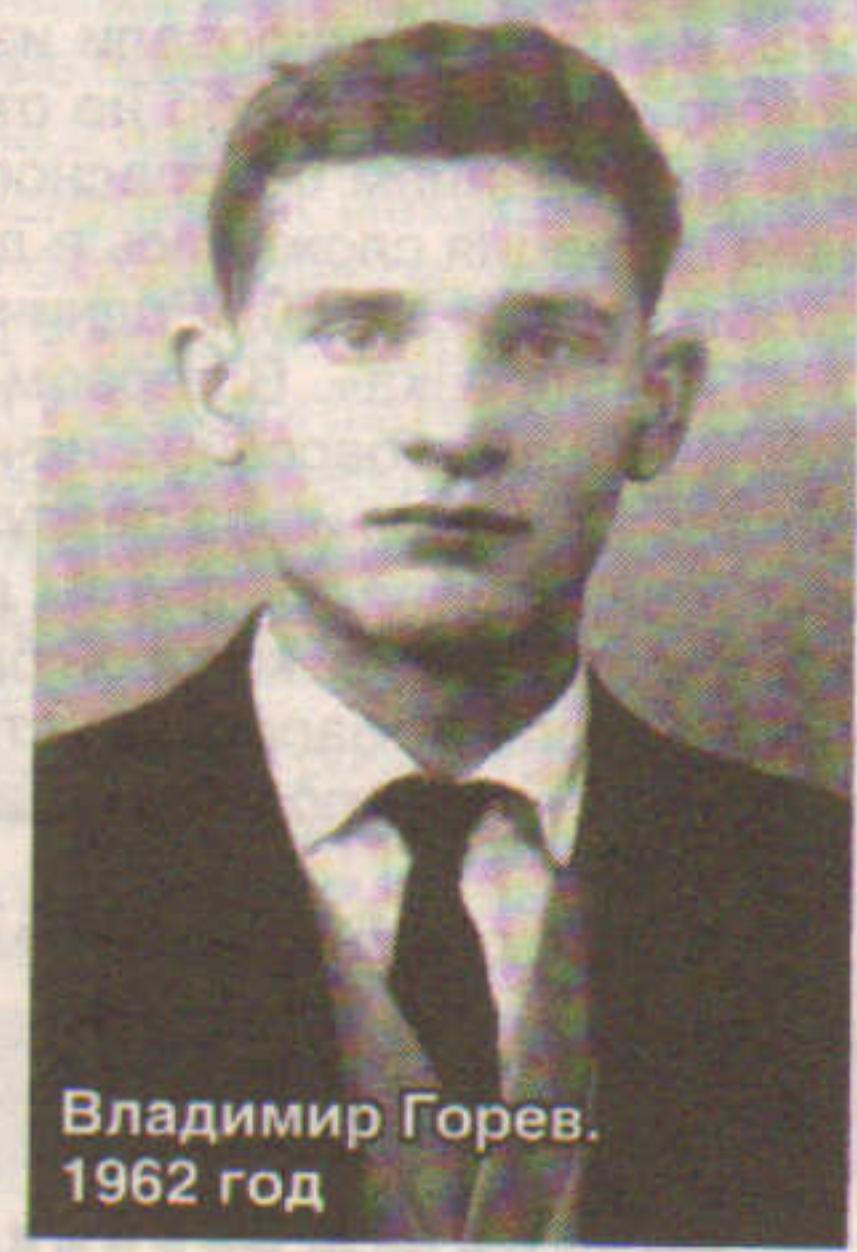
Владимир Горев окончил механический техникум и в 1960 году пришёл работать токарем в инструментальный цех. Без отрыва от производства закончил Горьковский политехнический институт. Работал сварщиком, начальником бюро, заместителем главного сварщика, с 1994 года возглавил Отдел главного сварщика.

Он внёс большой личный вклад в освоение на заводе сварки титановых подводных лодок – а в этом направлении завод был первым в стране.

За добросовестный, высокопрофессиональный труд Владимир Горев неоднократно поощрялся руководством завода и Министерства судостроения.

По сей день Владимир Иванович полон сил, много времени проводит в саду.

Желаем уважаемому юбиляру крепкого здоровья, активного долголетия, любви и уважения родных и близких.



Владимир Горев.
1962 год

В 1925 году по поручению Наркомата путей сообщения был объявлен конкурсный проект на создание большегрузного (50 т) так называемого «американского» вагона. Победил сормовский вагонный отдел под руководством А.Н. Рязанцева. За 1926–1927 годы заказчикам были сданы 300 новых пятидесятитонных вагонов, 40 специальных вагонов-котельных, 290 сорокатонных платформ.

С 1926 года был наложен массовый выпуск паровозов с усиленным перегревателем пара серии Эу. Систему перегревателя разработал инженер завода С.М. Чусов.

С 1931 года начался не менее массовый выпуск модернизированных паровозов серии Эм. Они стали основным типом локомотива советских железных дорог, неся свою службу на 53 из существовавших 54 довоенных дорог, 13% из них имели сормовское происхождение. Именно паровозы серии Э сказали решающее слово в деятельности железных дорог в годы Великой Отечественной войны. Паровоз-труженик стал и настоящим Паровозом Победы, и завод «Красное Сормово» немало сделал для этого.

К 1927 году характер основных производств «Красного Сормова» – по начальному замыслу судостроительного предприятия – был таков: паровозостроение составляло 25%, вагоностроение – 24%, судостроение и машиностроение – по 21%, дизелестроение и прочая продукция – 9%.

Ещё до революции в Сормове был наложен выпуск танк-паровозов, у которых запас воды и топлива располагался не в тендере, а в баках-танках, расположенных по бокам котла. Эти небольшие паровозы предназначались для обслуживания предприятий.

В 1936–1937 годах паровозостроительный отдел завода выпустил большую партию узкоколейных (750 мм) паровозов серии 157 по проекту Коломенского завода. Локомотив отличался высокой мощностью и отличными эксплуатационными качествами. Все эти паровозы много потрудились во всевозможных отраслях хозяйства – от торфо- и лесозаготовок до гигантов metallurgii.

Для нужд промышленности завод изготавливал не только паровозы, но и специальные вагоны, например вагоны-ковши для расплавленного чугуна и шлаковозы.

В 1931 году, используя зарубежный опыт, завод выпустил первый советский думпкар – платформу-самосвал для перевозки руды, камня и прочего.

1 января 1932 года спецкомиссия ВСНХ приняла решение о приоритете на «Красном Сормове» судостроения, в первую очередь военного, и с этого времени завод стал сокращать выпуск железнодорожной техники.

С окончанием Великой Отечественной войны параллельно с судостроением на заводе вновь развёртывается производство различных деталей для железнодорожного транспорта. «Красное Сормово» становится единственным в стране поставщиком катаных вагонных колёс. Возобновляется здесь и паровозостроение. По решению Правительства в мае 1947 года на заводе начинается производство востребованных железными дорогами паровозов серии Су. Через три с половиной месяца после пересмотра и корректировки чертежей вышел первый паровоз этой серии, улучшенный и унифицированный по некоторым деталям. Это были лучшие паровозы того времени. Но поднимавшиеся из руин мощные паровозостроительные заводы наращивали выпуск локомотивов, и «Красное Сормово» было освобождено от паровозостроения.

По материалам rzd-expo.ru/history/plants/Sormovo_locomotives подготовила Дарья СМЫСЛОВА