

История завода «Красное Сормово»



**КРАСНОЕ
СОРМОВО** | **175
ЛЕТ**



Календарь памятных дат ПАО «Завод «Красное Сормово» на 2024 год

Нижний Новгород, Сормово, 2023



Завод «Красное Сормово» – одно из старейших российских судостроительных предприятий.

В 2024 году завод отметит своё 175-летие. Самые яркие и знаковые события в истории нашего предприятия, чьи круглые даты отмечаются в этом году, нашли своё отражение в календаре памятных дат ПАО «Завод «Красное Сормово», который вы держите в своих руках.

Сормовская верфь вписала особую страницу в историю отечественного военного кораблестроения и гражданского судостроения.

Почти за два века своего существования завод построил около 2000 судов, в том числе буксиры, сухогрузы, нефтеналивные суда и технический флот, более трёхсот подводных лодок и спасательных аппаратов, включая 25 атомных субмарин. Помимо этого – железнодорожный транспорт, мосты, металлические конструкции и сооружения, широкий ассортимент продукции машиностроения.

И в новейшей истории портфель заказов завода расписан на годы вперед. Сормовские корабелы строят крупные, знаковые для экономики России суда, причём совершенно разных серий: грузовых, пассажирских и рыбопромысловых. Современные суда, созданные на «Красном Сормове», отвечают всем требованиям международных конвенций по надёжности и безопасности и востребованы судовладельцами, особенно с учётом развития Международного транспортного коридора «Север – Юг».

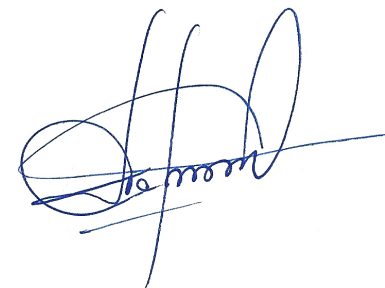
На сегодняшний день «Красное Сормово» является лидером по количеству построенных сухогрузных судов проекта RSD59 среди отечественных судостроительных предприятий.

Со стапелей именно нашего завода сошло первое в России, после почти 60-летнего перерыва в строительстве отечественного пассажирского круизного флота, судно проекта PV300 – теплоход «Мустай Карим».

В чём же секрет универсальности и успешности сормовской верфи? Конечно, в людях. Безусловно, главная ценность нашего предприятия – его работники, их труд, поэтому все достижения завода – это, прежде всего, успехи заводчан!

Уверен, и в юбилейный год у нас будет немало трудовых свершений и поводов для профессиональной гордости, ведь в цехах и подразделениях «Красного Сормова» работает настоящая команда профессионалов, которой по плечу любые задачи и вызовы времени.

**Михаил ПЕРШИН ,
генеральный директор
ПАО «Завод «Красное Сормово»,
депутат Законодательного собрания
Нижегородской области**



В рамках проекта «Издательская деятельность» Музей истории завода «Красное Сормово» ежегодно выпускает «Календарь памятных дат», в котором отражаются наиболее значимые события богатейшей истории нашего предприятия.

В 2023 году департамент взаимодействия с органами государственной власти и связей с общественностью ОСК рекомендовал использовать опыт нашего Музея всем корпоративным музеям отрасли.

В «Календаре памятных дат 2024 года» отмечено главное для завода событие – 175 лет со дня его основания. В этом же году исполняется 225 лет со дня рождения основателя Сормовской машинной фабрики – Дмитрия Егоровича Бенардаки. Кроме того, в 2024 году исполняется 100 лет Сормовскому району, решающую роль в становлении которого сыграл завод «Красное Сормово».

В календаре отражены и другие, значимые для завода даты и события: 120-летие кадровой службы предприятия, 90 лет со дня сдачи ВМФ первой построенной на заводе подводной лодки типа «Щука» (Щ-304 «Комсомолец»), 90-летие отдела главного конструктора и отдела главного технолога, 60 лет со дня закладки первой сормовской АПЛ пр. 670 «Скат» и т.д. Отмечены юбилейные даты знаменитых сормовичей.

Президент Российской Федерации В.В. Путин заявил, что 2024 год должен стать годом преобразований и смелых перемен. Этот год также объявлен Годом российской культуры и искусства. В этом юбилейном



году коллектив Музея будет совершенствовать формы и методы работы, расширять экспозиции, внедрять в свою деятельность высокие технологии.

Особое внимание Музей уделяет патриотической работе, фактически став центром патриотического воспитания. Здесь посетители узнают о славной истории одного из старейших российских заводов, его важнейших трудовых достижениях за 175 лет. Музей является тем звеном, которое надёжно соединяет прошлое и настоящее, сохраняет в памяти новых поколений величие трудового подвига сормовичей, тех, кто крепил мощь государства, делая Россию великой державой.

Сергей ЛЕОНОВ,
директор Музея истории завода,
Почётный гражданин города Нижнего Новгорода

ЯНВАРЬ



Вячеслав Васильевич Пайщиков

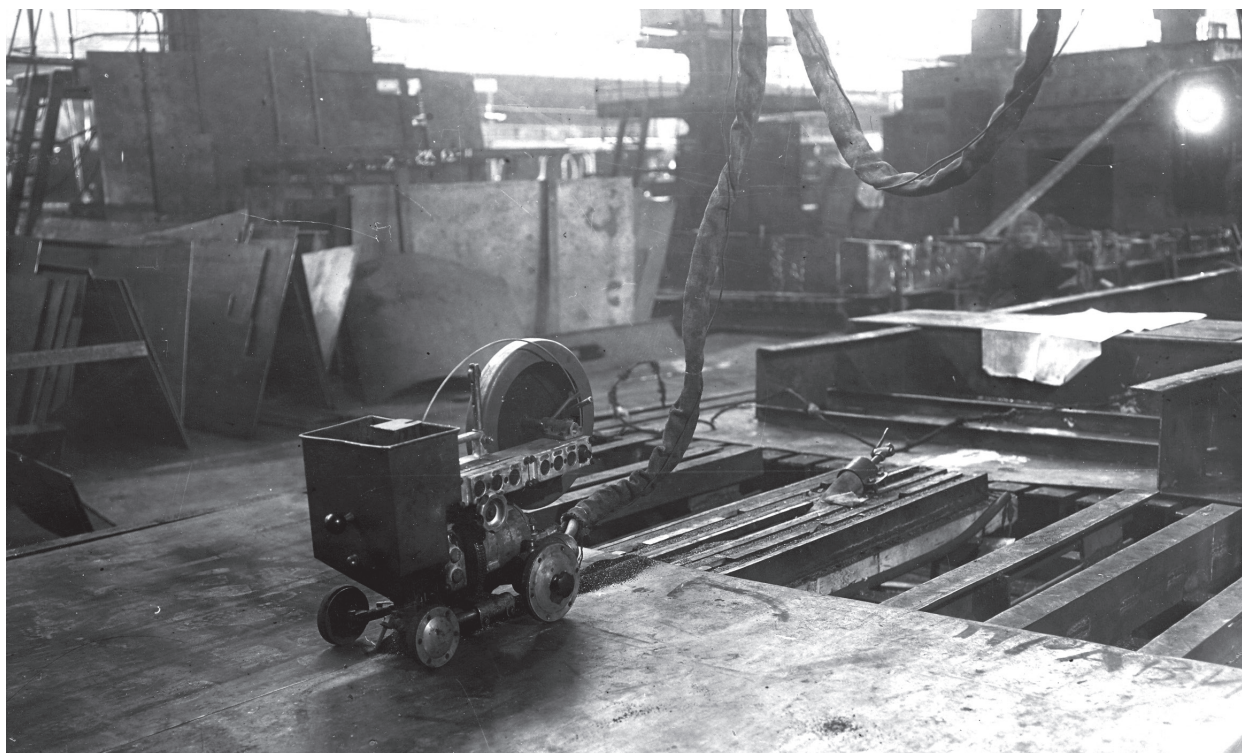
30 января 1934 года, 90 лет назад, родился Герой Социалистического Труда **Вячеслав Васильевич Пайщиков** (1934–2008), бригадир электросварщиков завода «Красное Сормово». Высокого звания удостоен в 1966 году.

Более 20 лет В.В. Пайщиков возглавлял обком профсоюза работников судостроительной промышленности, с 1977 года являлся членом ВЦСПС.

Награждён двумя орденами Ленина, орденами Октябрьской революции и Дружбы народов, многими медалями. В 2023 году в его честь назван построенный на заводе «Красное Сормово» сухогрузный теплоход проекта RSD59 – «Вячеслав Пайщиков».



Электросварка набора корпуса



Автоматическая сварка деталей судна. 1940-е годы

В январе 1944 года, 80 лет назад, на заводе «Красное Сормово» начат выпуск модернизированных танков Т-34-85.

С июля 1941 года на заводе осуществлялось производство средних танков Т-34.

Вопрос модернизации танка Т-34 остро встал после Курской битвы, где нашим броневым машинам впервые противостояли новейшие образцы бронетехники противника – «Тигры» и «Пантеры». Государственный Комитет обороны поручил осуществить модернизацию танка главному заводу №183 (Нижний Тагил) и заводу №112 («Красное Сормово»).

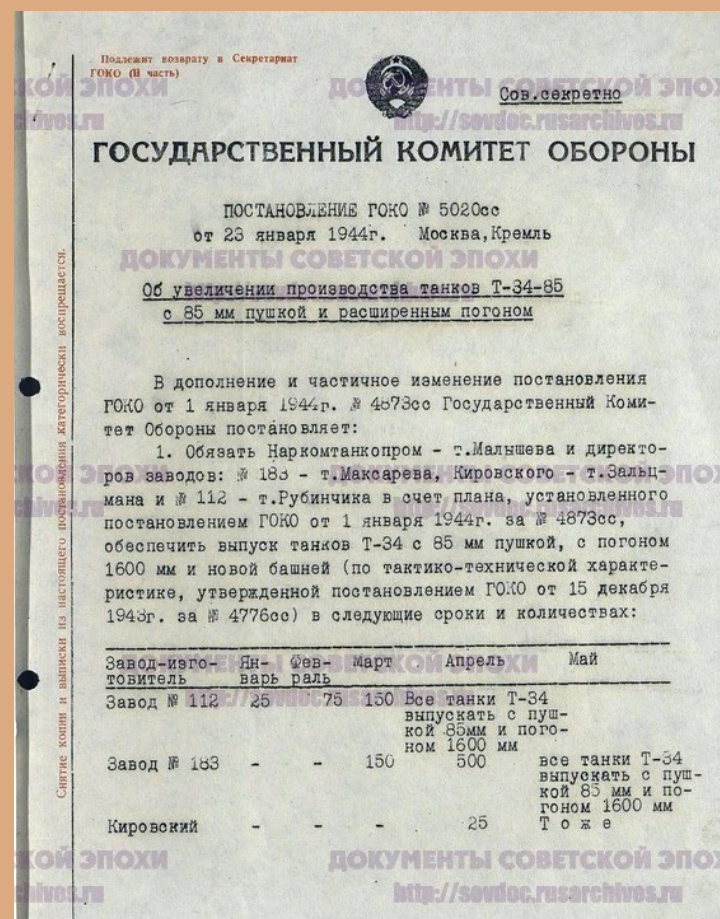
Перед сормовичами была поставлена сложнейшая задача: не приостанавливая серийного производства, оснастить машину 85-мм орудием (вместо 76-миллиметрового). С целью повышения бронестойкости с 1943 года на танке монтировалась уже не сварная, а цельнолитая башня.



Танк Т-34-85



Главный цех танковой сборки в годы войны



В модернизации принял участие и завод №92 (ныне Нижегородский машиностроительный завод), которому предстояло освоить в производстве 85-мм танковую пушку Д-5Т. Конструкторы завода №112 расширили погон башни, что позволило разместить в ней 85-мм пушку.

Огневая мощь и боевая эффективность модернизированного танка значительно возросли по сравнению с танком Т-34-76. Тактические свойства танка улучшились за счёт утолщения брони носового узла и башни. Толщина лобовой брони была доведена до 90 мм, боковой – до 75 мм. Введение командирской башенки с призматическими смотровыми приборами и ручным перископом расширило круговой обзор. Модернизацию танка утвердил Государственный Комитет обороны. Танку присвоили индекс Т-34-85.

По чертежам, разработанным «Красным Сормовом», все заводы страны, выпускавшие танк Т-34, перешли на производство модернизированных машин с новой пушкой.

Ни один танк не мог идти с ним в сравнение – ни американский, ни английский, ни немецкий. Его отличали высокая манёвренность, компактность конструкции, небольшие габариты, приземистость, которая повышала его неуязвимость и вместе с тем помогала вписываться в местность, маскироваться. К этому следует добавить высокую проходимость, хороший двигатель, неплохую броню.

Модернизация была осуществлена под руководством директора завода Е.Э. Рубинчика. За работу по улучшению конструкции танка работники заводского конструкторского бюро – главный конструктор В.В. Крылов, ведущий



Танк Т-34-85 на территории завода «Красное Сормово»

конструктор по корпусной специальности В.М. Керичев, ведущий конструктор сектора вооружения А.С. Окунев, специалисты С.Н. Якимовский, М.И. Воронин, И.Д. Игнатъев, С.А. Чепурнов, Н.Г. Курицын, Ф.Ф. Малышев, М.М. Пилярский, И.И. Краковский, А.И. Пронин, П.И. Минаев, В.П. Воробьев и многие другие были удостоены правительственных наград.

До самого конца войны танк Т-34-85 оставался непревзойдённым и стал основой танковых войск в стране на долгое время.

ФЕВРАЛЬ



Валерий Павлович Чкалов

2 февраля 1904 года, 120 лет назад, родился советский лётчик-испытатель, Герой Советского Союза **Валерий Павлович Чкалов**. (1904–1938).

Звания Героя Советского Союза лётчик был удостоен в 1936 году за перелёт из Москвы на Дальний Восток.

В июне 1937 года экипаж Чкалова на самолёте АНТ-25 совершил беспрецедентный беспосадочный трансполярный перелёт по маршруту «Москва – Северный полюс – Ванкувер (США)». Все члены экипажа были награждены орденами Красного Знамени.

С Сормовом и сормовичами В.П. Чкалова связывает многое. Его предки – дед, отец и другие родственники работали на Сормовском заводе и жили в селе Высоково (сегодня входит в состав Сормовского района). Будучи подростком, Валерий работал кочегаром на пароходе «Баян» сормовской постройки.



Настольная медаль в память о перелёте «Москва – Северный полюс – Ванкувер». 18–20 июня 1937



Теплоход «Чкалов» пр. 520, тип Чкалов. 1937

В декабре 1936 года при выборах в Верховный Совет СССР сормовичи единодушно проголосовали за легендарного лётчика.

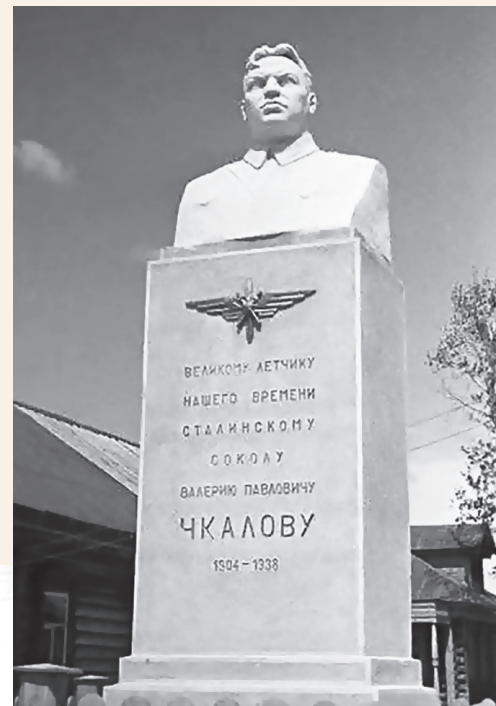
В.П. Чкалов неоднократно приезжал в Горький, встречался с рабочими «Красного Сормова», выступал с балкона Сормовского Дворца культуры на многолюдном митинге.

В 1937 году в честь В.П. Чкалова сормовичи назвали пассажирский теплоход.

Самый первый в СССР памятник В.П. Чкалову (1939 год, скульптор И. Менделевич) был поставлен



В.П. Чкалов на заводе «Красное Сормово». 1939



Первый в СССР памятник В.П. Чкалову (пос. Высоково). 1939



Памятник В.П. Чкалову на ул. Землячки. 2022

в Сормове – в Высокове, на улице Землячки (авторская гипсовая копия с мраморной скульптуры). Знаменитый памятник Чкалову (того же автора) у стен Нижегородского Кремля установили на год позже – в 1940 году.

В 1994 году вместо гипсового бюста в Высокове был установлен бронзовый памятник отважному лётчику работы нижегородского скульптора П. Гусева. Этот памятник является достопримечательностью Сормовского района и Нижнего Новгорода.

10 февраля 1919 года, 105 лет назад, на Сормовском заводе создаётся комсомольская организация, членами которой стали 200 человек. Уже в июле три четверти этого состава отправляются на фронты Гражданской войны. И в дальнейшем заводской комсомол был авангардом сормовской молодёжи, который воспринимал и множил славные боевые и трудовые традиции сормовичей.



Комсомольцы Сормова. 1920-е годы

7

ТЕЛЕГРАММА

МОСКВА МАЛАЯ ЛЪЗЪЯНКА ЦЕКАМОД К

ТЕЛЕГРАФЪ. ВЪ МОСКВѢ

1919 г. ФЕВРАЛЯ 10 НОМЪРЪ 13/8

МОСКВА МАЛАЯ ЛЪЗЪЯНКА ЦЕКАМОД К

1919 г. ФЕВРАЛЯ 10 НОМЪРЪ 13/8

Годъ	Служба	Имя

Служба отъезда

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВЕСТИ ЧЛЕНОВ ВОЗНИКЛА ДЕСЯТАГО СЕГСА ФЕВРАЛЯ СОРМОВО

УЛИЦА СВОБОДЫ РАЙОНА

1669

1919

9 По служебной телеграмме, принятой по бухгалтерскому владарю, законна считать...

Комсомольская организация завода прошла славный трудовой путь и стала школой организаторского мастерства для многих будущих управленцев. Из её рядов вышли такие известные руководители, как И.А. Алушкина (президент ОАО «Саровбизнесбанк»), В.Е. Булавинов (мэр Нижнего Новгорода в 2002–2010 годах), С.В. Гладышев (экс вице-мэр города Нижнего Новгорода), С.А. Иванов (генеральный директор ГК «Выбор»), С.В. Кириенко (первый заместитель главы Администрации Президента РФ), Н.Е. Леонов (директор завода «Красное Сормово» с 1974 по 1984 год), В.А. Лисицын (заместитель генерального директора ОАО «Завод «Красное Сормово»), А.А. Маляренко (руководитель ООО «Строительная фирма «Сормово»), С.А. Обозов (директор по развитию ПСР Госкорпорации «Росатом») и др.

Телеграмма Сормовского райкома комсомола в ЦК РКСМ о создании комсомольской организации в Сормове

13 февраля 1904 года, 120 лет назад,
на заводе была организована
кадровая служба.

Из Циркуляра от 28 января
1904 года, подписанного
директором Сормовских заводов
А.П. Мещерским:

*«Господам заведующим отделами
и цехами Сормовских заводов.
Сим довожу до вашего сведения,
что в отмену существующего до сего
времени порядка непосредственного
найма рабочих в цеха заведующими
и мастерами – устанавливается наём
рабочих для всех цехов и отделов
при посредстве особо устроенной
«Конторы по найму рабочих
на Сормовских заводах.
С 1 февраля (13 февраля по новому
стилю) 1904 года «Контора по найму
рабочих» открывает свои действия.
Ни один рабочий не должен быть
принят на завод, если не был
предварительно записан в «Конторе
по найму рабочих» и не снабжён предварительным
бланком и специальным пропуском на завод».*

Вскоре Контора по найму рабочих была преобразована в отдел кадров, в настоящее время – отдел управления персоналом. Кадровая служба всегда играла важную роль в жизни предприятия, помогая управлять персоналом, улучшать его эффективность, соблюдать трудовое законодательство.



Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Групповой снимок рабочих на фоне здания бюро выдачи заработка, с. Сормово. Фото М.П. Дмитриева. 1900-е годы

В зависимости от политических, экономических, социальных условий отдел кадров прошёл несколько этапов развития.

В Российской империи, кроме комплектования рабочими ресурсами и их учёта, отдел кадров уделял большое внимание повышению начального образования и профессионального мастерства, т.к. в начале XX века завод начал осваивать более сложные виды продукции.

В советский период, когда предприятие было национализировано и стало государственным, кадровую политику определяли партийные и государственные органы, внедряя принципы коммунистической идеологии в систему работы с кадрами.

В рамках пятилетних планов была проведена индустриализация страны, что потребовало учёта и расстановки рабочей силы по приоритетным отраслям экономики. В это время завод «Красное Сормово» являлся форпостом советской промышленности и арсеналом страны, выпуская различные виды гражданской и военной продукции. И в этом кадровая служба сыграла немалую роль.



Директор ПТУ №5 Н.А. Лукин открывает торжественный ритуал посвящения в рабочий класс. 1970-е годы

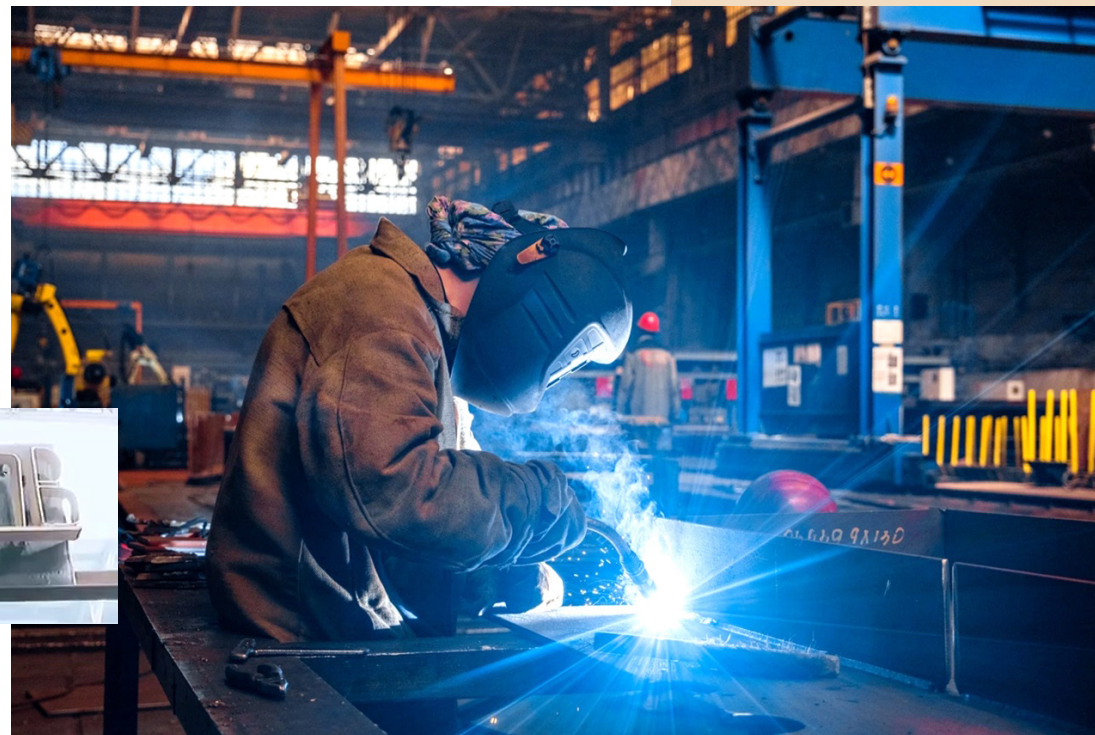
С распадом СССР и переходом страны к рыночной экономике работа отдела кадров подверглась значительным изменениям.

В настоящее время кадровая служба внедряет современные информационные технологии и методы работы с персоналом. Появились новые формы кадровой работы, такие как рекрутинг, аутсорсинг и т.д. Основная цель деятельности отдела кадров остаётся прежней – обеспечение эффективной работы предприятия путём подбора квалифицированного персонала и его дальнейшего обучения. Особое внимание кадровая служба уделяет подготовке кадров, участию в конкурсах профессионального мастерства и в работе судостроительного кластера.



Награждение победителей конкурса молодых электросварщиков. 1980-е годы

21 февраля 1964 года, 60 лет назад, на заводе **открыта Школа сварщиков:** 50 рабочих по специальным программам начали теоретическое и практическое обучение. Это было вызвано необходимостью освоения новых видов стали и сплавов, применяемых при строительстве современных типов кораблей. Все эти годы школа обучала сварщиков в соответствии с передовыми технологиями сварки сталей.



Василий Степанович
Головин

27 февраля 1904 года, 120 лет назад, родился Герой Советского Союза Василий Степанович Головин (1904–1945).

Работал на заводе клепальщиком, затем помощником начальника заводского цеха питания.

На фронтах Великой Отечественной войны с января 1944 года. Политрук Головин участвовал в Висло-Одерской наступательной операции, в освобождении Польши.

За подвиг, совершённый в 1945 году при форсировании реки Пилицы, капитану В.Г. Головину присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).



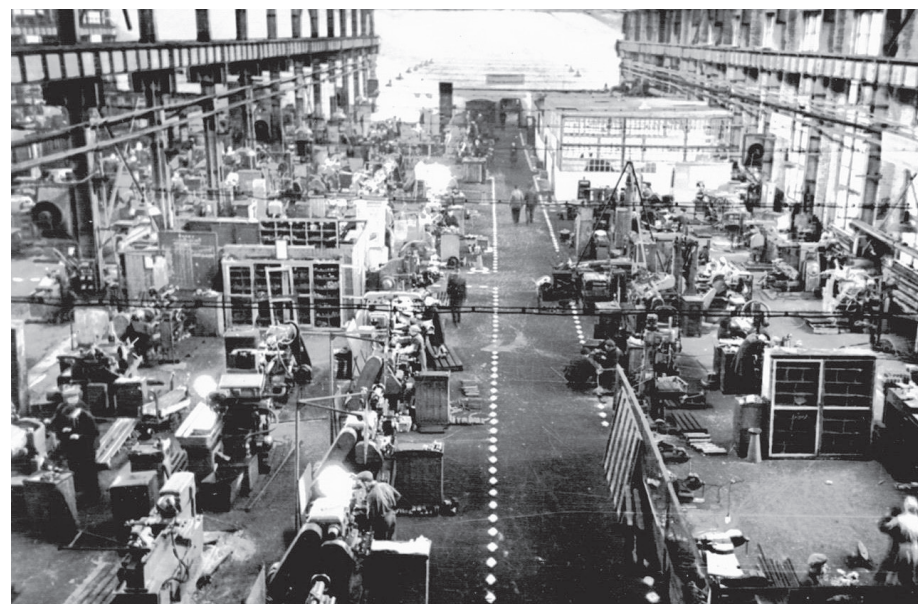
27 февраля 1909 года, 115 лет назад, вышел циркуляр №10, адресованный «господам заведующим отделами и цехами Сормовских заводов».

Этим документом было положено начало развитию **инструментального производства на заводе.**

В циркуляре значилось:

Настоящим довожу до Вашего сведения, что 1 числа наступающего марта месяца открывается Инструментальный цех в здании Арматурно-снарядного цеха для изготовления всех потребных для завода инструментов, и что поэтому со всеми требованиями на инструменты Вам надлежит обратиться к заведующему этим цехом инженеру С.Т. Скворцову.

*Директор Сормовского завода
Н.Д. Москвин*



Инструментальный цех. 1964

МАРТ

5 марта 2004 года, 20 лет назад, к 155-летию завода Российское агентство по судостроению присвоило ведомственные знаки отличия работникам предприятия.

За многолетний добросовестный труд в судостроительной промышленности, большой личный вклад в строительство кораблей и судов всех классов генеральному директору Н.С. Жаркову, зам. директора Инженерного центра В.А. Годяеву, начальнику цеха СК-7 В.И. Смирнову, главному строителю судов В.Д. Ферулёву присвоено звание «Почётный судостроитель». Почётной грамотой «Россудостроения» награждено 53 работника завода.



РОССИЙСКОЕ АГЕНТСТВО ПО СУДОСТРОЕНИЮ (РОССУДОСТРОЕНИЕ)

П Р И К А З

5 марта 2004 г.Москва № 63-н/н

О присвоении звания «Почетный судостроитель»

Отмечая многолетний плодотворный труд в судостроительной промышленности, большой личный вклад в развитие предприятия, личное участие в строительстве кораблей и судов всех классов,

А З Ы В А Ю:

Звание «Почетный судостроитель»:

Сергеевичу

- генеральному директору открытого
акционерного общества «Завод
«Красное Сормово»

Генеральный директор

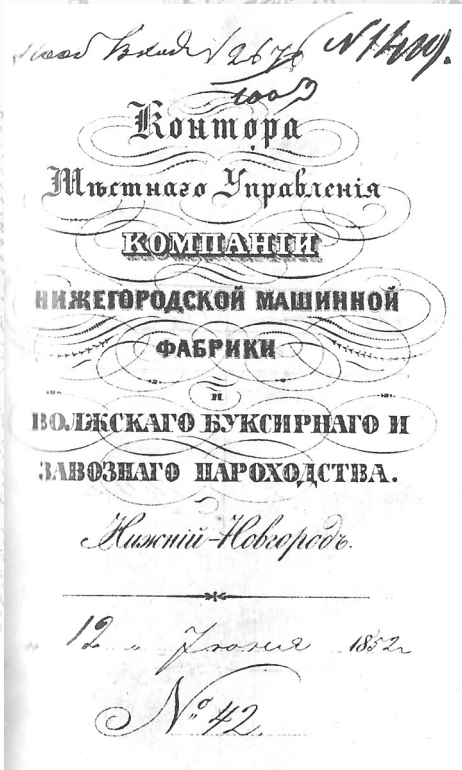


В.Я.Поспелов

Бланк конторы компании
Нижегородской машинной
фабрики и волжского
буксирного и завозного
пароходства

8 марта 1849 года, 175 лет назад, в Петербурге была создана
**Компания Нижегородской машинной фабрики и Волжского
буксирного и завозного пароходства.**

Учредителями стали тайный советник князь Л.В. Кочубей,
полковник князь В.А. Меншиков и отставной гвардии поручик
Д.Е. Бенардаки – будущий владелец Сормовского завода.
Компания стала инициатором промышленного производства
паровых судов для Волжского бассейна.



Кочубей
Лев Викторович,
акварель П.Ф. Соколова,
1820-е годы



Меншиков
Владимир Александрович,
акварель А.И. Клюндер,
1839



Бенардаки
Дмитрий Егорович,
портрет К.К. Штейбена,
1844



Слияние Волги и Оки, близость Нижегородской ярмарки, удобство доставки водой металла с Урала, леса с Унжи, машин и инструментов через Петербург по каналам и Шексне, изобилие на месте квалифицированной рабочей силы – всё это служило предпосылкой основания Сормовского завода.

**8 марта 1954 года,
70 лет назад, вошла
в строй заводская
поликлиника №19
на улице Свободы.**

Была создана система
из 12-ти цеховых
участков. Основным
организатором
лечебно-
профилактической
работы становится
участковый врач.



Работа строилась на основании комплексных планов оздоровительных мероприятий по заводу, составляемому совместно поликлиникой, профкомом и администрацией предприятия. В этот же год был открыт профилакторий для маляров корпусных цехов.

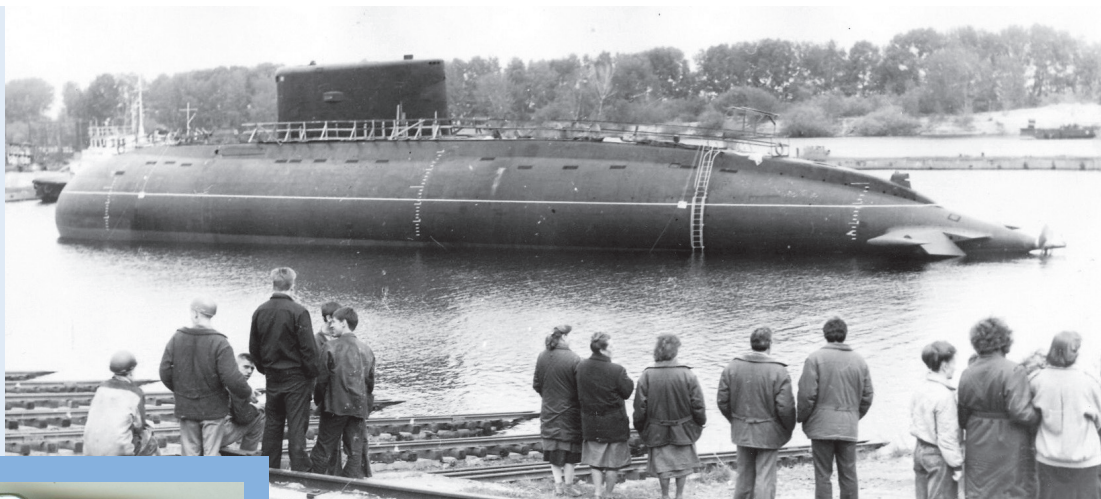
8 марта 1984 года, 40 лет назад,
на «Красном Сормове» была спущена на воду
головная дизель-электрическая подводная лодка
третьего поколения проекта 877 «Варшавянка».

Серия построенных на заводе принципиально
новых океанских ДЭПЛ этого проекта составила
18 единиц.

Лодки проекта 877 имели славу подводного
охотника, их отличали высокие мореходные
качества и манёвренность, обеспеченные
совершенной формой и конструкцией
корпуса, а также гидроакустическое
покрытие корпуса, высокая боевая мощность
и надёжность.



Напутствие членам заводской сдаточной команды перед
уходом ДЭПЛ «Варшавянка» на ходовые испытания. 1984



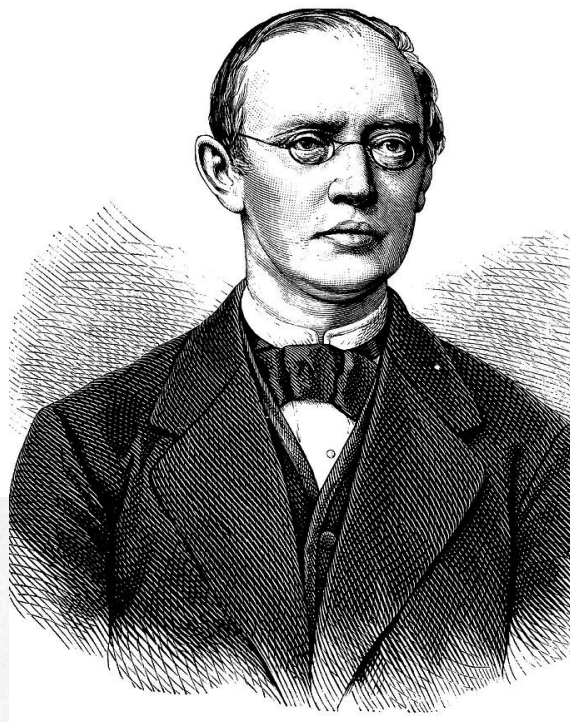
Для своего времени «Варшавянка» была самой
малошумной субмариной в мире. Высочайшая
акустическая скрытность «Варшавянки»
дала повод чиновникам НАТО называть её
«чёрной дырой в океане».

ДЭПЛ пр. 877 служат для борьбы с подводными
лодками и надводными кораблями противника
в ближней морской зоне и мелководных районах,
в которых многоцелевые атомные подлодки в силу
своих размеров лишены свободы манёвра и не могут
действовать достаточно скрытно. Достигнутые качества
принесли «Варшавянке» международное признание
и свидетельствовали о высоком мастерстве сормовских
кораблестроителей.

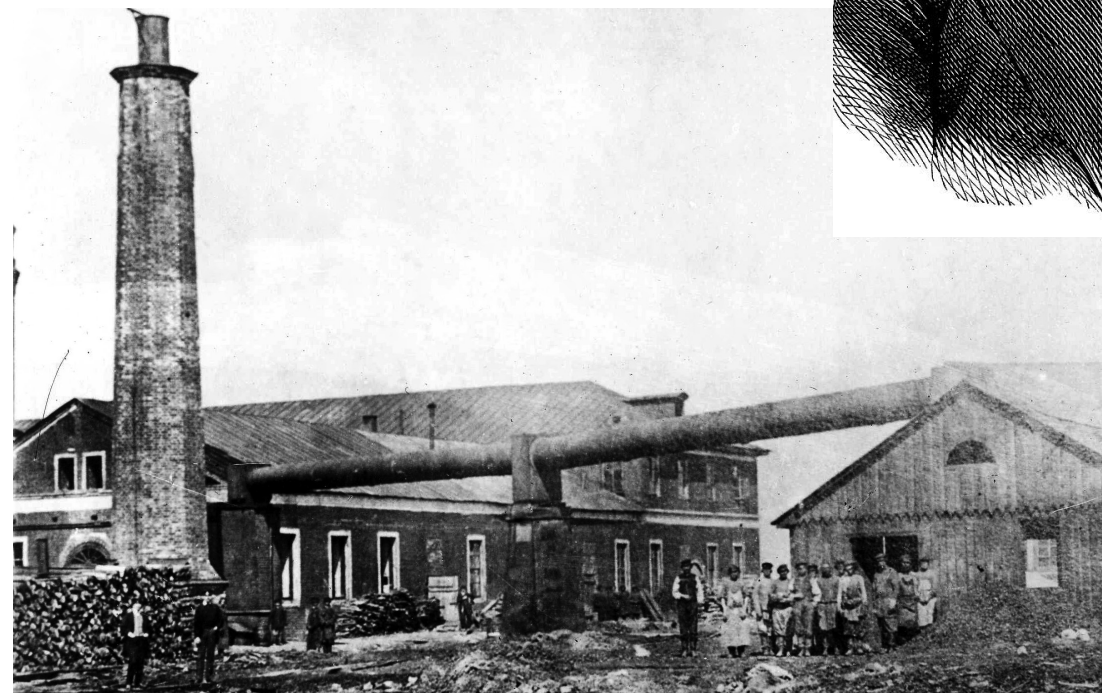
Для выполнения экспортных заказов строились
ПЛ проекта 877 ЭКМ. Девять из построенных ДЭПЛ
были переданы Военно-Морским флотам Китая, Индии,
Алжира, Польши, Румынии.

12 марта 1814 года, 210 лет назад, родился Алексей Иванович Узатис (1814–1875), горный инженер, учёный в области горного дела. Узатис был первым управляющим Сормовским заводом (1849 –1870).

А.И. Узатис – автор первого в России «Курса горного искусства», за который был удостоен Демидовской премии Петербургской Академии наук. Внёс значительный вклад в становление Сормовского завода: от выбора места расположения машинной фабрики, выкупа земельного участка по доверенности, возведения мастерских

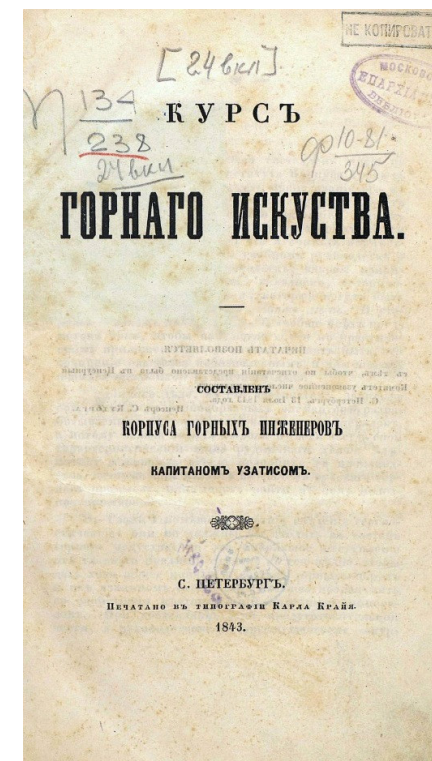


Алексей Иванович
Узатис



Первый мартеновский цех построен на заводе в 1870 году.
Фото А.О. Карелина

А.И. Узатис «Курс горного искусства» Изд. С.-Пб., 1843

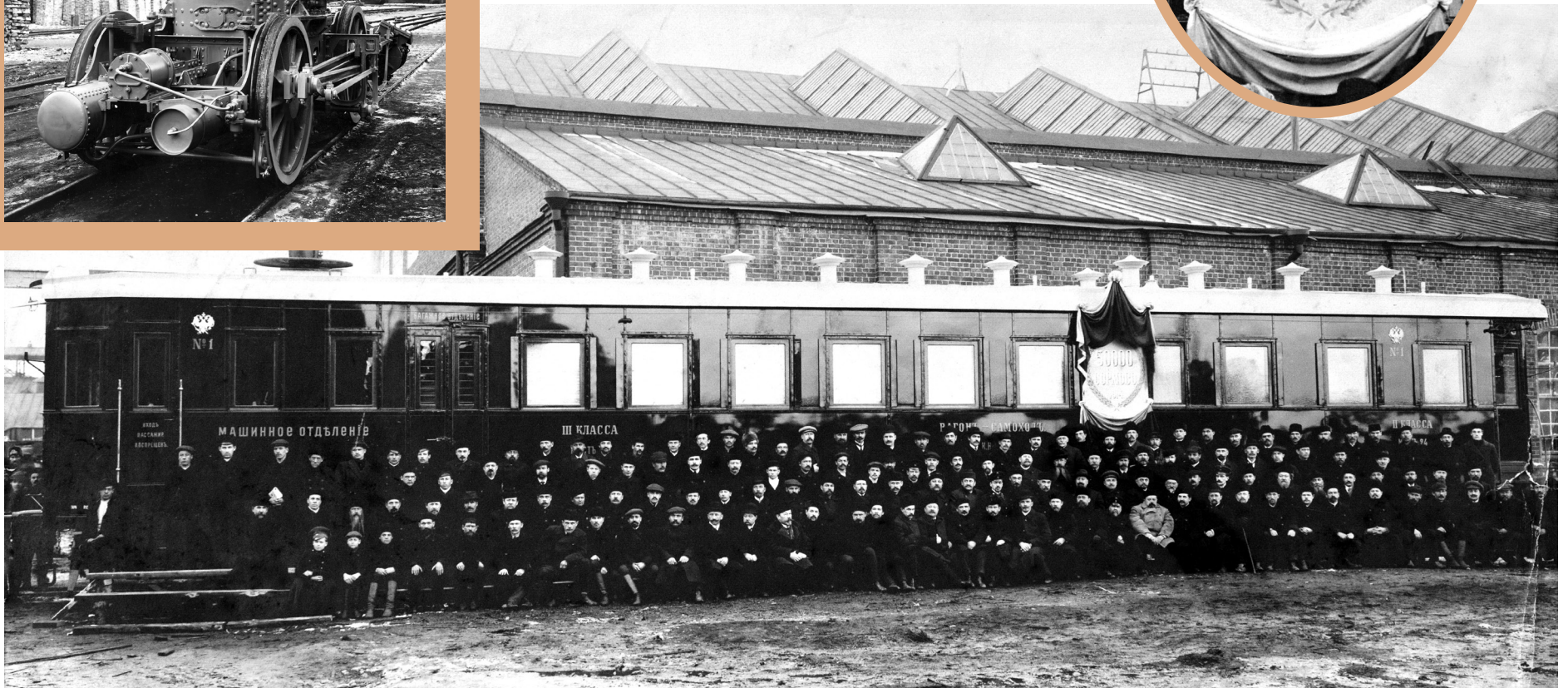


и приобретения оборудования – до создания крупного судостроительного предприятия и организации строительства первых на Волге паровых судов.

Под его руководством построено 50 деревянных и железных судов, первая на Волге землечерпательница, при нём начато строительство первой в России мартеновской печи.



В марте 1914 года, 110 лет назад, завод выпустил юбилейный – пятидесяти тысячный вагон. Им стал оригинальный вагон-самород (с передней паровой тележкой).



АПРЕЛЬ

16–17 апреля 1974 года, 50 лет назад, в канун подготовки празднования 125-летия завода состоялись **творческие встречи работников предприятия с видными мастерами живописи, графики и скульптуры.**

Члены Союза художников РСФСР немало своих работ посвятили труду сормовичей. Заслуженный художник РСФСР М.Ф. Холуёв создал картину «Сормовичи». Его герои – рабочие судокорпусного цеха. В.В. Любимов подготовил серию графических портретов, избрав своими героями комсомольцев и молодёжь завода.



С.А. Балаболкин
«Портрет
конструктора
Р.Е. Алексеева».
1961

Художник С.А. Балаболкин написал портрет Героя Социалистического Труда бригадира сварщиков В.В. Пайщикова, а также «Портрет конструктора Р.Е. Алексеева». Скульптор Л.Ф. Кулаков создал портрет Героя Социалистического Труда сталевара А.П. Белова. Над портретами передовиков производства работали 20 художников и скульпторов.



В.Ф. Холуёв «Сормовичи», холст, масло. 1965–1970

В апреле 1934 года, 90 лет назад, на заводе «Красное Сормово» было организовано проектно-конструкторское судомашиностроительное бюро.

Первым его руководителем стал инженер-дизелист В.В. Боков.

В 1935 году бюро было переименовано в ЦКБ завода «Красное Сормово», затем – в Инженерный центр.

В настоящее время это Конструкторско-технологическое управление (КТУ). Сегодня КТУ своевременно и качественно разрабатывает конструкторско-технологическую документацию с применением новейших технических и технологических решений.

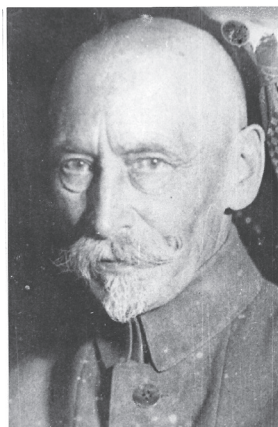
Здание конструкторского отдела завода «Красное Сормово». 1930-е годы



Инженерный корпус. 1974



Первое рационализаторское предложение на заводе «Красное Сормово». 1919



Сергей Максимович Чусов

В апреле 1919 года, 105 лет назад, на заводе «Красное Сормово» зародилось движение рационализаторов и изобретателей.

Первое рационализаторское предложение на предприятии поступило от техников электроотдела К.Н. Ерёмина и Иткина. Оно называлось «Балансирная маятниковая пила для распиловки дров», было принято и внедрено в производство в апреле 1919 года.

В условиях Гражданской войны и разрухи, когда завод остро нуждался в топливе – дровах, это рацпредложение способствовало замене ручного труда и в результате – резкому снижению стоимости заготавливаемых дров. Кроме того, это дало толчок к дальнейшему развитию изобретательства на заводе.

В этом же году организовался первый кружок изобретателей и рационализаторов под руководством рабочего Василия Ефимовича Антонова. Решением заводской коллегии была создана экспертно-техническая комиссия (ЭТК) для рассмотрения и внедрения рационализаторских предложений в производство, определения вознаграждения авторам.

В 1922 году первым изобретателем на заводе был признан Сергей Максимович Чусов. Его модернизированная конструкция пароперегревателя на паровоз позволяла на 8% снизить расход топлива и воды, повысить мощность локомотива. Изобретение стало применяться на всех паровозостроительных предприятиях страны, оно стало одним из первых в советском государстве, шагнувшим за рубеж.

В 1929 году был создан рационализаторский отдел. В 1930 году в его составе был организован БРИЗ – бюро рационализации и изобретательства на правах самостоятельного органа с подчинением помощнику директора завода. Первым начальником БРИЗ был назначен А.А. Гальянов.



Кружок по изучению расчётов и черчения. 1929

В 1937 году завод, внедрив в производство 2491 предложение и получив экономический эффект 2 миллиарда рублей, стал победителем в соревновании по рационализаторству и изобретательству среди предприятий Главречпрома. Впервые восемь заводских рационализаторов были награждены знаком «Лучший изобретатель Советского Союза» с вручением удостоверения.

Особенно широкий размах приобрело движение рационализаторов и изобретателей в годы Великой Отечественной войны. На этот период приходится наибольший среднегодовой объём средств, сэкономленных в результате внедрения рацпредложений (около 100 миллиардов рублей).

В послевоенные годы работали над сокращением трудоёмкости, снижением брака, экономией металла, топлива, электроэнергии и других ресурсов, а также над внедрением механизации трудоёмких процессов.

В области судостроения за разработку и внедрение методов скоростного строительства и за создание новых конструкций судов группе работников завода были присуждены Государственные премии. За создание речных ледоколов авторскому коллективу изобретателей присуждена премия имени В.И. Калашникова.

Своей славой родоначальника советского скоростного пассажирского флота на подводных крыльях «Красное Сормово» обязано талантливому изобретателю Ростиславу Евгеньевичу Алексееву, лауреату Государственной и Ленинской премий. За создание судов смешанного река-море плавания группе работников завода была присуждена Государственная премия.



Р.Е. Алексеев с группой гостей ЦКБ по СПК. 1970-е годы

В 1976 году было учреждено почётное звание «Лучший рационализатор Сормовского завода». За последующие два года это звание было присвоено 67 рационализаторам. 37 рационализаторов были удостоены звания «Лучший рационализатор Горьковской области». Их имена были занесены на заводскую Доску почёта лучших рационализаторов и изобретателей.

За 60 лет рационализаторского движения на заводе было внедрено 105104 рацпредложения и более 500 изобретений. Сормовские изобретатели прославились и за рубежом. Суда на подводных крыльях, на воздушной подушке, установка непрерывной разливки стали и многое другое – всё это создано талантом сормовских изобретателей.

В 1979 году значок «Изобретатель СССР» вручён пяти наиболее активным рационализаторам – Н.П. Майорову,

В.А. Терентьеву, В.П. Копейкину, Л.М. Гилёву, А.Н. Ключеву. Сормовичи всегда были и остаются новаторами.

В настоящее время новаторству на заводе уделяется большое внимание. С 2018 года среди работников группы ОСК (Объединенная судостроительная корпорация) проводится конкурс ППУ – предложений работников, направленных на более эффективную организацию рабочего места, на безопасность труда, технические решения, предусматривающие создание или изменение конструкции оборудования, технологии производства. В 2023 году подано более 1000 рационализаторских предложений.

Победителями конкурса по разным номинациям стали Н.Н. Соколов, С.А. Бурдуковский, С.В. Зимин, А.В. Царьков, А.В. Ханьжин. Отличился гальваник А. Воронов, внесший рацпредложение по установке специальных креплений при хромировании деталей.



Директор завода «Красное Сормово»
Михаил Николаевич Першин
и Николай Николаевич Соколов



Андрей
Валентинович
Ханьжин



Сергей
Андреевич
Бурдуковский



Сергей
Владимирович
Зимин

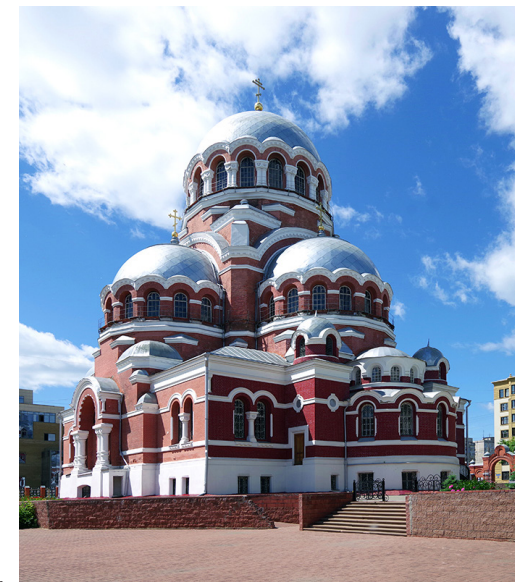
МАЙ



6 мая 1869 года, 155 лет назад, родился талантливый архитектор **Павел Петрович Малиновский** (1869–1943).

По его проектам и при его непосредственном участии по заказу дирекции завода был построен ряд зданий, которые и до сего дня во многом определяют архитектурный облик центральной части Сормова.

Памятниками истории и культуры являются Спасо-Преображенский собор в неовизантийском стиле (1904), Клуб служащих сормовского завода и жилой трёхэтажный дом в стиле «модерн» (1905), церковно-приходская школа имени Александра III (1902) в кирпичном стиле. После 1917 года она стала называться школой имени Баррикад в память о революционных событиях 1905 года.



Спасо-Преображенский собор

Церковно-приходская школа имени Александра III



Клуб служащих Сормовского завода



Атомная подводная лодка второго поколения пр. 670. 1967



Ограждение рубки ПЛ «К-43» пр. 670 в Парке Победы. 2021

9 мая 1964 года, 60 лет назад, открылась одна из славных страниц истории «Красного Сормова»: на заводе началось строительство атомных подводных лодок.

В этот день была заложена **первая сормовская атомная подводная лодка проекта 670 «Скат» («К-43»)**, которая относится ко второму поколению ударных АПЛ.

По проекту 670 были созданы **первые в мире боевые атомные подводные лодки, вооруженные крылатыми ракетами с подводным стартом**. Вооружение лодки ракетным комплексом «Аметист» с восемью крылатыми ракетами, стартующими из-под воды, обеспечивало её выход на стартующие позиции без потери скрытности.

Существенное отличие отечественных крылатых ракет от зарубежных заключалось в том, что они стартовали из контейнеров и «раскрывали» крылья в полёте, а американские – сначала выдвигались, затем «раздвигали» крылья и лишь потом стартовали.

Впервые для отечественных подводных лодок использовалась однореакторная, одновальная энергетическая установка. Резервное движение обеспечивалось водомётными движителями. Такая схема движения позволяла иметь меньшее водоизмещение, меньшую шумность и большую скорость при той же мощности.



АПЛ пр. 670 в Индии. 11 декабря 1990 года



Головная АПЛ пр. 670 («К-43») на три года (1988–1991) была сдана в аренду ВМС Индии.

Факт передачи АПЛ одним государством в аренду другому государству до сего дня остаётся беспрецедентным.



Эта АПЛ стала крупнейшим достижением сормовской школы подводного кораблестроения. Всего на заводе «Красное Сормово» было построено 11 АПЛ этого проекта.

13 мая 1994 года, 30 лет назад, завод «Красное Сормово» был преобразован в акционерное общество открытого типа. Работа предприятия стала строиться на основе полной самостоятельности, договоров и контрактов с заказчиками и покупателями.



Первый Совет директоров во главе с Н.С. Жарковым. 1994

ОТКРЫТОЕ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

«Завод

«КРАСНОЕ СОРМОВО»

ПРИКАЗ

В мае 1894 года, 130 лет назад, Сормовский завод полностью перешёл из владения наследников Бенардаки в собственность Акционерного общества «Сормово» и стал называться

«Акционерное общество «Сормово»

Механические, чугунолитейные, судостроительные, паровозо- и вагоностроительные, сталелитейные и железоделательные заводы»

Акционерное
Общество

Существует
с 1849 года.

«СОРМОВО»

СТАЛЕЛИТЕЙНЫЕ,
ЖЕЛЕЗОДЕЛАТЕЛЬНЫЕ, ЧУГУННО-И МЯДНО-ЛИТЕЙНЫЕ, МЕХАНИЧЕСКИЕ
Судо-Паровозо-Вагоностроительные Заводы

НА ЗАВОДАХЪ ИЗГОТОВЛЯЮТСЯ:

<p>Пароходы и теплоходы морские, рѣчные, буксирные, репульные, пассажирские. Наливные и для сухого груза шхуны.</p> <p>Баржи желѣзные рѣчные, рѣдочная и морская.</p> <p>Землечерпательницы, землесосы, золотопромышленныя драги по послѣднему слову Американск. и Англійск. практики.</p> <p>Дики, баркасы, шлюпки и т. п.</p> <p>Паровозы товарные и пассажирскіе для широкой и узкой колеи.</p> <p>Товарные вагоны угольные, ледники, платформ, цистерны всѣхъ типовъ для широкой и узкой колеи.</p> <p>Трамвайные и пассажирскіе вагоны всѣхъ 4-хъ классовъ.</p> <p>Пеходныя кухни, повозки для военнаго вѣдомства.</p> <p>Вагонетки, скаты вагонетокъ.</p> <p>Запасныя части паровозовъ, вагоновъ, банджи, оси, колеса литыя и цѣльнокатанныя и пр.</p> <p>Паровыя машины всѣхъ системъ до 20000 индикаторныхъ силъ.</p> <p>Котлы паровые всѣхъ системъ съ перегрѣвателями.</p> <p>Нефтяныя двигатели.</p>	<p>Мосты, стропила.</p> <p>Возможныя резервуары.</p> <p>Гребные и вальчатые валы, шатуны и кривошипы и прочія поковки изъ прессованныхъ стальныхъ болванокъ до 1200 пуд.</p> <p>Гребные винты, колеса для судовъ.</p> <p>Мостовыя и поворотныя краны.</p> <p>Листовое и сортовое желѣзо, болванки и заготовки.</p> <p>Чугунное и мѣдное литье.</p> <p>Литье новаго чугуна.</p> <p>Фасовое и стальное литье.</p> <p>Буровыя станки, цѣльнотянутыя штанги и пр. буровой инструментъ.</p> <p>Болты, гайки, заклепки.</p> <p>Тиски слесарныя.</p> <p>Якоря литой стали.</p> <p>Наковальни кузнечныя.</p> <p>Гири вѣсовыя съ Правительственнымъ клеймомъ.</p> <p>Антифрикціонныя сплавы высшего сорта.</p> <p>Пружины для предохранительныхъ клапановъ, спиральныя и рессоры.</p> <p>Исполняются смазты, прозоты на всѣ эти изделия, а также крупныя землечерпательныя работы.</p>
--	--

1) почтовый:
Правленіе Акционернаго Общества
«СОРМОВО»
въ С.-ПЕТЕРБУРГѢ,
Итальянская П.

2) почтовый:
въ КОНТОРѢ
Сормовскихъ
ЗАВОДОВЪ
въ СОРМОВѢ

Акционерное общество «Сормово».
Рекламный проспект 1912 года

С мая 1974 года, 50 лет назад, на заводе введено **Положение о присвоении почётного звания «Заслуженный сормович».**

Это звание присваивалось работникам предприятия, имеющим государственные награды, за самоотверженный, высокопроизводительный, долголетний труд.

В 2006 году в Положение о звании «Заслуженный сормович» были внесены изменения.

Присвоение этого почётного звания стало высшей формой поощрения на предприятии. Работники удостоиваются его за добросовестное выполнение трудовых обязанностей, высокие производственные показатели, достижение высокой производительности труда. Стаж безупречной работы должен составлять не менее 25 лет.

Получение почётного звания «Заслуженный сормович» даёт право на дополнительные выплаты, определённые льготы и преимущества. Значок «Заслуженный сормович» и удостоверение вручаются работникам руководством завода в торжественной обстановке.

По состоянию на 2023 год почётного звания «Заслуженный сормович» удостоены 270 работников завода.

ПРИКАЗ

директора завода "Красное Сормово" имени А.А. Жданова

Содержание: О введении на заводе Положения о присвоении почётного звания "Заслуженный сормович".

В целях дальнейшего развития социалистического соревнования, поощрения его победителей за самоотверженный, высокопроизводительный, долголетний труд на нашем предприятии и в ознаменование 125-летия со дня основания завода учреждено почётное звание "Заслуженный сормович" с получением нагрудного значка и удостоверения.

Почётное звание "Заслуженный сормович" присваивается рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим, удостоенным звания Ветеран завода или сфотографированным у развёрнутого Красного Знамени завода и награждённым орденами и медалями.

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Ввести на заводе с мая 1974 года Положение о присвоении почётного звания "Заслуженный сормович" (Положение прилагается)

2. Начальникам цехов и отделов

Широко развернуть среди работающих цехов и отделов социалистическое соревнование за право быть награждённым значком Заслуженный сормович.

Совместно с общественными организациями определять кандидатов на присвоение почётного звания "Заслуженный сормович" к юбилейным датам со дня основания завода и ежегодно к 7 ноября. Предоставлять в ОНОТЗиУ в установленном порядке ходатайства о награждении наиболее отличившихся работников.

3. Начальнику ОНОТЗиУ тов. Варварину Н.Н.

Кандидатуры работников завода на присвоение почётного звания "Заслуженный сормович" согласовывать с отделом кадров завода.

Популяризировать достижения и опыт лучших заслуженных ветеранов труда завода на страницах газеты "Красный сормович" и на стендах-витринах "Сормовичи - на трудовой вахте".

Призываю рабочих, инженерно-технических работников и служащих завода высокопроизводительным трудом встретить 125-летие завода, досрочно выполнить план 1974 года и принятые социалистические обязательства.

ДИРЕКТОР ЗАВОДА
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЗАВКОМА ПРОФСОЮЗА

М. ЮРЬЕВ
Г. ЧУБАРОВ

ИЮНЬ



19 июня 2004 года, 20 лет назад, спущен на воду танкер нового поколения проекта 19619 «Prezident Heydar Aliyev» («Президент Гейдар Алиев») для Азербайджанского Каспийского морского пароходства. С 2004 по 2010 год по контракту с Каспаром завод построил серию из 14 танкеров этого проекта дедевейтом 13000 тонн. Суда такой большой грузоподъёмности завод строил впервые.



Гости церемонии спуска танкера пр. 19619 «Президент Гейдар Алиев». 2004

В 2004 году танкер «Президент Гейдар Алиев» вошёл в престижный международный список лучших судов года Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA – Royal Institution of Naval Architects). В 2008 году модернизированный танкер этого же проекта «Zangezур» («Зангезур») также вошёл в список лучших судов года.

В 2009 году за разработку и строительство танкеров проекта 19619 главному строителю судов завода Михаилу Николаевичу Першину (с 2018 года М.Н. Першин является генеральным директором предприятия) присвоено звание лауреата Премии Нижнего Новгорода.



The Royal Institution of Naval Architects

Эмблема RINA



27 июня 1924 года, 100 лет назад, в соответствии с постановлением Нижегородского ГИК (Губернского исполнительного комитета) **был создан Сормовский рабочий район.**

Впервые название Соромово (Сормово) было упомянуто в исторических документах в царствование Ивана Грозного в 1542 году.

Через три столетия (1849) здесь был построен судостроительный завод, одним из основателей и первым хозяином которого стал Д.Е. Бенардаки. Так безвестная деревушка вошла в историю российской промышленности, дав название легендарному заводу – «Красное Сормово».



Сормово. Заводская контора и канцелярия пристава. 1906–1910

Центр Сормова. Первомайская демонстрация. Начало 1920-х годов. Фото из семейного архива Третьяковых

С созданием завода жизнь деревни Соромово и близлежащих деревень значительно изменилась.

Растёт численность пришлых рабочих.

Местное крестьянство бросает земледелие и кустарный промысел и идёт работать на завод; сельскохозяйственные угодья сокращаются до минимума.

Начинается интенсивный рост населения.

Только за восемь лет, с 1889 по 1897 год население Мышьяковки выросло в 21 раз, Дарьина – в 11 раз, а в общем население Сормова увеличилось в 5 раз. Если в 1854 году здесь проживало 2255 человек, в 1887 году – 3812 человек, то уже к 1913 году – 28422 человека.

До 15 октября 1917 года Сормово входило в состав Козинской волости Балахнинского уезда Нижегородской губернии.

Позднее была организована Сормовская волость.

В 1922 году создан Сормовский уезд с центром в селе Сормово.

В июле 1922 года село стало городом Сормово.

Ко времени создания Сормовского района в 1924 году его площадь составляла 39,5 кв. км, а население – более 30 тысяч человек.

В 1928 году Сормово вошло в состав Нижнего Новгорода.

В настоящее время площадь района увеличилась в 2,5 раза и составляет почти 100 кв. км. Число жителей выросло более чем в 5 раз: в 2023 году оно превысило 158 тысяч человек.



Сормово. Угол Александрo-Невской улицы и улицы Большая Дорога (сейчас пересечение ул. Коминтерна и ул. Баррикад). Начало 1900-х годов

Среди восьми районов Нижнего Новгорода Сормовский район является самым большим по площади, вторым по численности населения, одним из самых развитых промышленных центров города.

Сормовский район славится крепкими трудовыми традициями, рабочими династиями, неповторимым колоритом, уникальными памятниками истории, культуры, архитектуры и природы. Сегодня он лидирует в городе по вопросам благоустройства.

Славу Сормовскому району принесли трудовой героизм, самоотверженность и талант сормовских корабелов, создавших, создающих и способных создавать корабли и суда разных типов и назначений, а также продукцию любой технической сложности.



ИЮЛЬ

16 июля 1949 года, 75 лет назад, завод «Красное Сормово» был награжден орденом Ленина – высшей наградой СССР «за особые заслуги в области социалистического строительства и обороны Союза ССР» и в связи со 100-летием со дня основания.

1500 правительственных наград получили работники завода, в том числе 25 человек – орден Ленина, 124 человека – орден Трудового Красного Знамени,



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА ССР
ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО РАДА ССР
ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА ССР
SSRI BAŞ SOYETİ PREZİDİUMU
УКАЗЫВАЮЩИЙ НА ИМЕНЕ СОВЕТА
SSSR JOKARŲ SOVETINŲ PREZIDIUMŲ
SSSR ALIJ SOVETININ PREZIDIUMI
PREZIDIUMI SOVETI OLIJ SSSR
SSSR ÖLÛ SOVETJNIN PREZIDIUMI
SSSR ÇOŖORQU SOVETININ PREZIDIUMU



ГРАМОТА

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА
СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

за заслуги перед Родиной и советским народом и в связи со столетием со дня основания Указом от 16 июля 1949 года награждает завод „Красное Сормово“ им. Я.А.Жданова Министерства транспортного машиностроения СССР

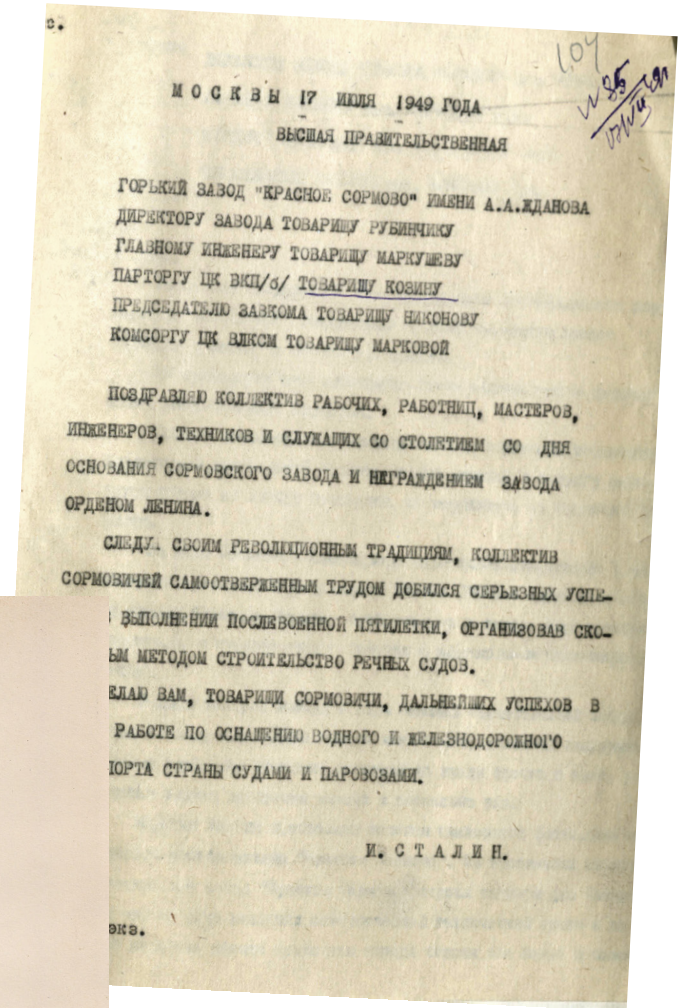


ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР
СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР

МОСКВА — КРЕМЛЬ 20 июля 1949 г.

Ильинич
А. Горюхи
№ 121/457



250 человек – орден «Знак Почёта» и более тысячи сормовичей – медали «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

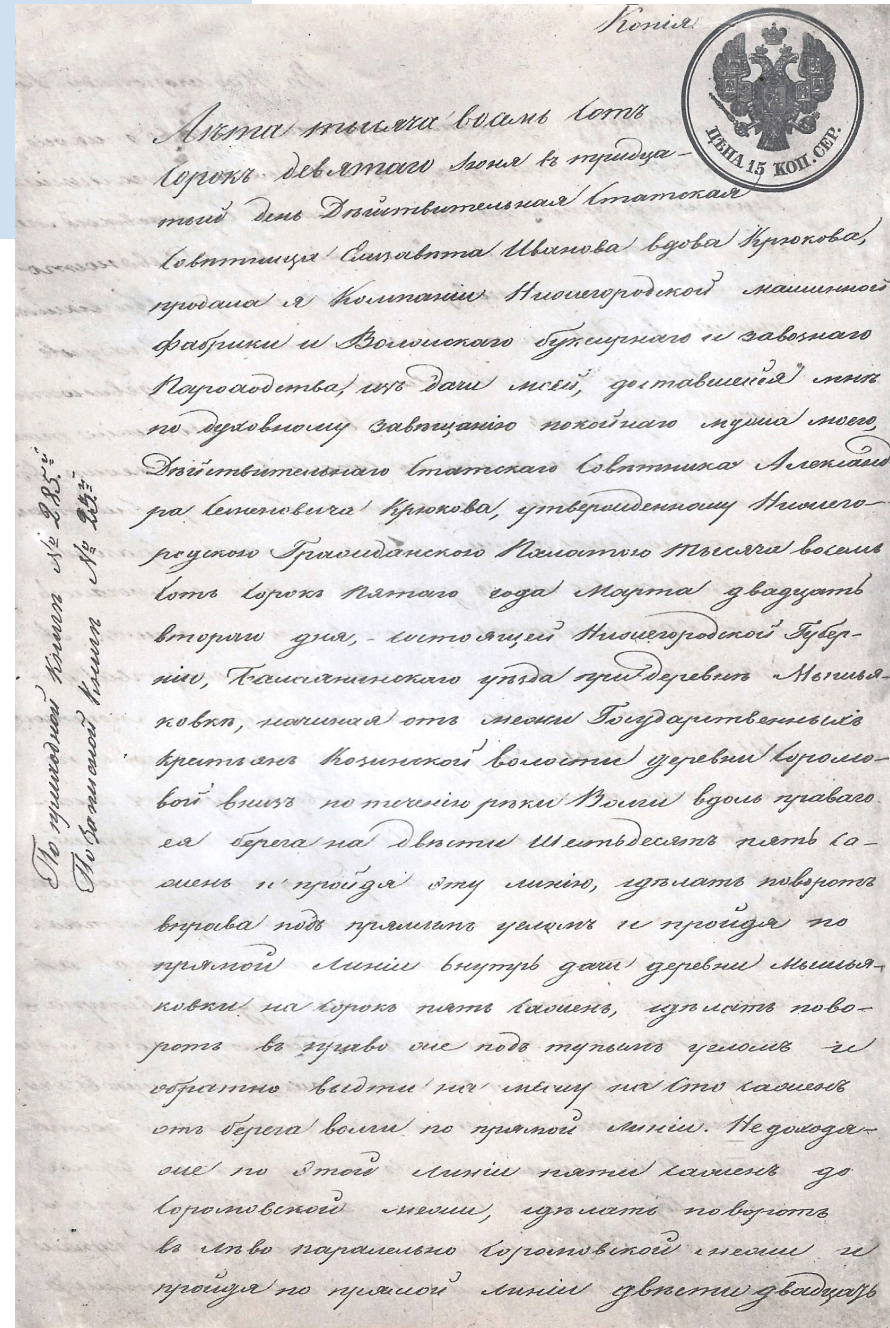
Купчая о приобретении земли
для строительства Сормовского завода.
21 июля 1849 года. Фотокопия

21 июля 1849 года, 175 лет назад,
Балахнинский уездный суд утвердил купчую
(документ о передаче собственности): в результате этой
сделки управляющий заводом А.И. Узатис приобрёл
для Компании Нижегородской машинной фабрики
и Волжского буксирного и завозного пароходства землю
у помещицы Крюковой для строительства завода,
«начиная от межи государственных крестьян Козинской
волости, деревни Соромовой, вдоль правого берега...».

Эта дата считается днём рождения Сормовского завода.

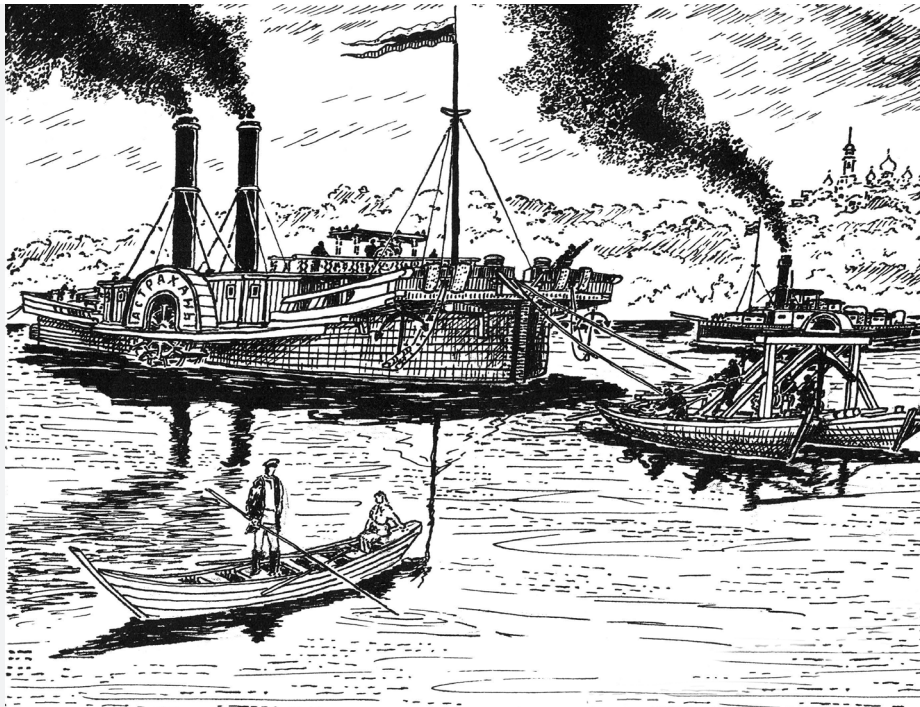


Изображение
государственного Герба
России на специальной
гербовой бумаге,
на которой была
оформлена купчая
от 21 июля 1849 года





Сормовские заводы акционерного общества «Сормово». Здание главной конторы. Фото М.П. Дмитриева. 1900-е годы



Кабестан с буксируемым караваном. Рис. Эдуарда Галки



Макет в Музее истории завода «Красное Сормово» «Сормовский завод в период его зарождения (1849–1850)». Масштаб 1 : 2000



Замер кронциркулем болванок снарядов. Фото М.П. Дмитриева. 1915



Двуколка Красного Креста (санитарная повозка). 1909



Пушечный (дизельный) цех. 1915–1916

28 июля 1914 года, 110 лет назад, началась Первая мировая война. Завод стал получать от казны крупные военные заказы.

В октябре 1914 года, получив от военного ведомства заказ на 500 000 штук шрапнели, завод в кратчайшие сроки коренным образом перестроил всю сложившуюся систему производства, переведя её на выпуск военной продукции.

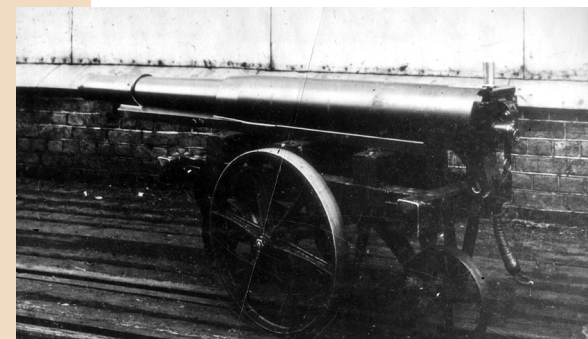
Рекордно быстро были построены шрапнельный, пушечный и снарядный цехи с многочисленными мастерскими. Военная продукция стала основным видом производства.

Выплавка стали для взрывателей увеличилась в 6,6 раза.

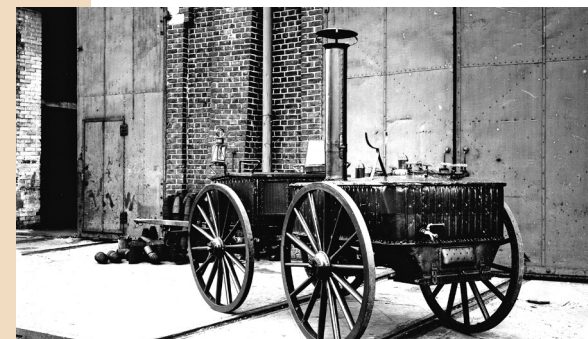
Значительное развитие получило производство артиллерийских снарядов, 48-мм линейных бомб, двуколок для военного обоза и т.д.

На заводе стали собирать пушки.

Только в 1917 году было произведено свыше 824 тысяч разных снарядов, более 171 тысячи поковок для ружейных стволов и множество других видов вооружения.



Тысячная пушка. 1915



Походная кухня. 1909



Точка снарядных гильз. Снарядный цех. 1914–1916

В июле 1799 года, 225 лет назад, родился **Дмитрий Егорович Бенардаки** (1799–1870), крупный российский предприниматель, меценат и благотворитель греческого происхождения.

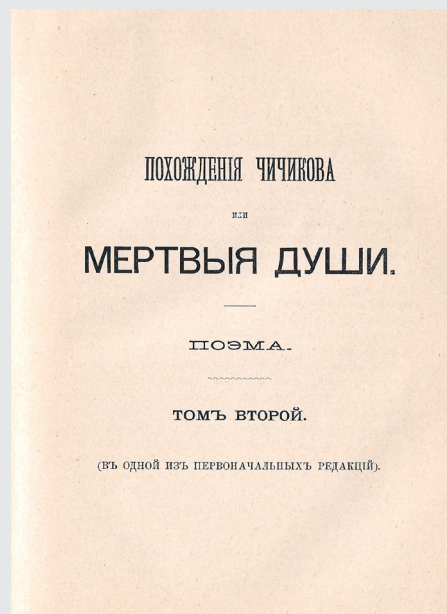
Современники Д.Е. Бенардаки высоко ценили его ум, образованность, независимость взглядов и широту воззрений, энергию и деловые качества.

Итогом деятельности Д.Е. Бенардаки стало создание колоссальной промышленной империи, которая включала в себя предприятия тяжёлой и лёгкой промышленности, золотonosные прииски и сельхозугодья.

Дмитрий Егорович стал прототипом «образцового хозяина» – помещика Костанжогло во втором томе «Мёртвых душ» Н.В. Гоголя.



Портрет Д.Е. Бенардаки работы К. Штейбена. 1844



Титульный лист второй части поэмы Н.В. Гоголя «Мёртвые души». 1896



Иллюстрация М. Далькевича ко II тому поэмы Н.В. Гоголя «Мёртвые души». 1900



Образцовый хозяин Константин Костанжогло. Рис. Мечислава Далькевича



Предприятия «промышленной империи Бенардаки» на карте России. Вторая половина XIX века



Памятник Д.Е. Бенардаки в Сормове. 2019

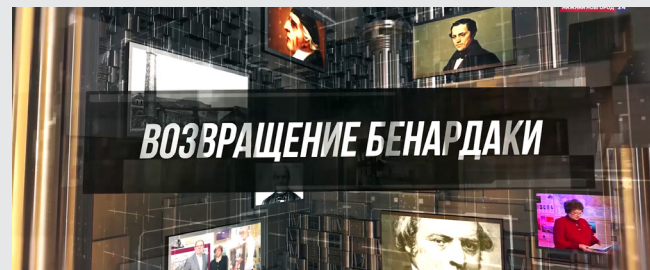
По инициативе Бенардаки в 1849 году была образована компания Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства (ныне – ПАО «Завод «Красное Сормово»). Бенардаки оснастил завод по последнему слову техники.

Уже к середине 1850-х годов почти половина пароходов Волжско-Камского бассейна была сормовской постройки. На заводе была построена первая на Волге землечерпательница, введена в эксплуатацию первая в России мартеновская печь. Деятельность Бенардаки на благо России была отмечена императором Александром II орденами Св. Владимира III и IV степеней.

В 2019 году в центре Сормова был открыт памятник Д.Е. Бенардаки (скульптор Алексей Щитов).

В 2023 году Музеем истории завода выпущена книга-исследование Маргариты Финюковой «Сердце Бенардаки осталось в России».

В этом же году Андрей Прозоровский (ГТРК «Нижний Новгород») снял документальный фильм «Возвращение Бенардаки», который *в июне* стал лауреатом Международного телефорума «Новая реальность» в Ставропольском крае, *в августе* победил на Всероссийском фестивале «Голос Евразии» (Дагестан), а *в октябре* стал Лауреатом Тарусского фестиваля телевизионных фильмов.



<https://cloud.mail.ru/public/MN6A/EF2wZtnsg>

В июле 1949 года, 75 лет назад, на сцене Сормовского Дворца культуры – на празднике, посвящённом 100-летию юбилею завода, **впервые прозвучала песня «Сормовская лирическая»** (музыка Б. Мокроусова, стихи Е. Долматовского).

Её первыми исполнителями стали участники художественной самодеятельности СДК – сормовичка в четвёртом поколении Маргарита Рыбина и сталевар завода Геннадий Баков. Песня сразу же приобрела широкую популярность.

Её мелодия звучала в качестве позывных Горьковского телевидения и Сормовского радио. Она стала музыкальной «визитной карточкой» города Горького, его неофициальным гимном.

«Сормовская лирическая» входила в репертуар многих известных исполнителей – Ивана Шмелёва, Владимира Нечаева, Георгия Отса, Юрия Богатикова, Эдуарда Хиля, Олега Погодина и других.

Песня и сегодня не теряет популярности. В 2021 году в интернет-конкурсе на лучшее авторское исполнение «Сормовской лирической», посвящённом 800-летию Нижнего Новгорода, приняли участие музыканты со всей страны, творческие коллективы и сольные исполнители, в том числе «Хор Турецкого», Ансамбль песни и пляски и военный оркестр штаба Приволжского округа национальной гвардии РФ. Всего представлено 39 видеоработ с суммарным охватом более 120 000 просмотров.



Борис Мокроусов



Ноты песни «Сормовская лирическая»



Маргарита Рыбина и Геннадий Баков.
У рояля Э. Рот. 1949



<http://borismokrousov.ru/templates/borismokrousov/music3/72.mp3>

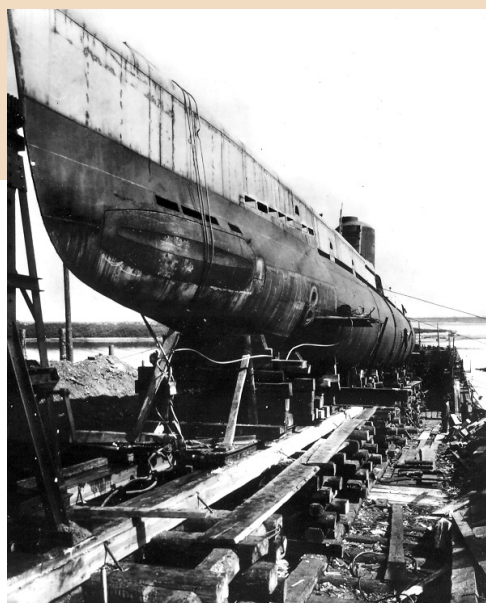
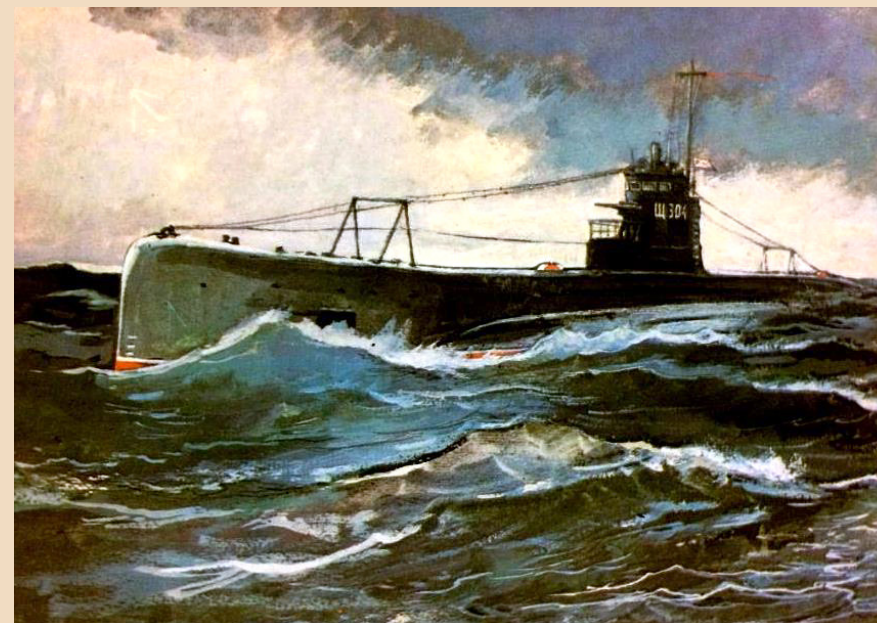
«Сормовская лирическая»
Исполняют Иван Шмелёв
и Борис Мокроусов

АВГУСТ

15 августа 1934 года, 90 лет назад, завод сдал ВМФ СССР первую дизель-электрическую торпедную подводную лодку Щ-304 «Комсомолец».

Деньги на её строительство собирали комсомольцы всей страны. На этой лодке получили свое первое подводное крещение курсанты Учебного отряда подводного плавания имени С.М. Кирова: Магомед Гаджиев, Валентин Стариков, Евгений Осипов и другие прославленные впоследствии подводники.

Транспортировка ПЛ из Сормова в Кронштадт была произведена в доке по внутренним водным путям. Транспортный док спроектировал молодой инженер-судостроитель В.В. Крылов.



Погрузка ПЛ в док для транспортировки. 1930-е

В августе 1904 года, 120 лет назад, завод, выполняя заказ общества «По Волге», выпустил судно нового типа – двухэтажный грузопассажирский пароход «Граф» для низового плёса Волги.

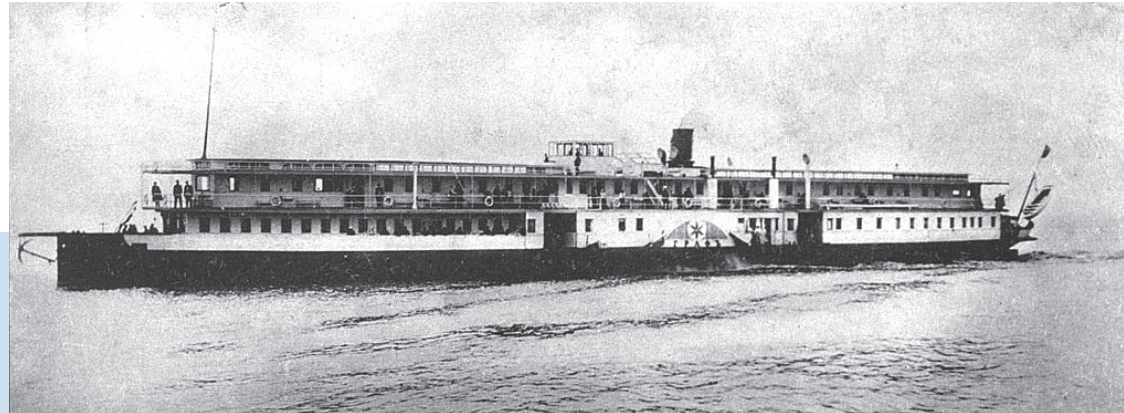
ныгбшней навигации будет показываться, начиная съ 18 четв. (До сихъ поръ вывѣска глубины на перекатахъ производилась съ того времени, когда перекаты обмелѣютъ до 16 четв.).

6. **Фрахты.**—По словамъ „Бак. Изв.“, совѣщаніе представителей всѣхъ пароходныхъ обществъ и нѣкоторыхъ судовладельцевъ, недавно закончившее свои работы, пришло къ весьма важнымъ результатамъ. Для устраненія бесплодной конкуренціи, совѣщаніемъ установлены на навигацию текущаго года опредѣленные, обязательныя для всѣхъ участниковъ цѣны на перевозку разнаго рода сухихъ грузовъ вверхъ по Волгѣ. Всѣ товары, сообразно рыночной ихъ стоимости и нѣкоторымъ другимъ даннымъ, раздѣлены на три класса. Фрахты на перевозку отъ Астрахани, для товаро-пассажирскихъ и легкихъ пароходовъ, установлены въ слѣдующихъ размѣрахъ: до Царицына—7, 6 и 5 коп., Саратова—12, 10 и 9, Самара—16, 13, 10, Казани—18, 16, 14 и до Н.-Новгорода—21, 19 и 17 коп. съ пуда. Въ общемъ, цѣны на перевозку не превышаютъ обычныхъ среднихъ нормъ и установленіе ихъ на всю навигацию безъ измѣненія представляеть для волжской торговли весьма важное удобство. Рыбья икра (красной рыбы) не включена въ классы, и цѣны на перевозку ея установлены въ двойномъ противъ перваго класса размѣрѣ.

7. **Постройка Сормовскими заводами новыхъ пароходовъ.**—Съ Сормовскихъ заводовъ вышелъ только-что большой двухпалубный пассажирскій пароходъ „Графъ“, построенный для астраханской линіи общества „по Волгѣ, учрежд. въ 1843 г.“

Сормовскіе заводы за послѣднее время сильно развили пароходостроительство и выпущенные ими пароходы по справедливости считаются лучшими изъ всѣхъ, построенныхъ на русскихъ заводахъ. Новый пароходъ сдѣланъ по типу экспонатныхъ пароходовъ, выпущенныхъ заводомъ въ 1896 г. къ всероссійской выставкѣ—„Императоръ Николай II“ и „Императрица Александра“, но только съ болѣе скромной отдѣлкой классныхъ помѣщеній. Пароходъ имѣетъ 282 фут. длины, 36 фут. ширины, корпусъ—железный, машина тройнаго расширенія въ 900 индикаторныхъ силъ. На пробоѣ машина развила болѣе 1.100 силъ. Электрическое освѣщеніе, паровое отопленіе даже въ 4-мъ классѣ, паротушители и пр.—всѣ эти усовершенствованія примѣнены на новомъ пароходѣ.

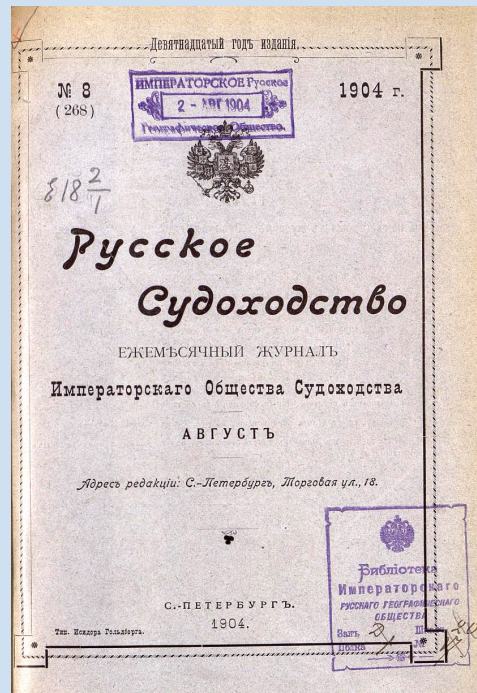
Вся верхняя палуба отведена для каютъ 1 и 2 классовъ. Въ первомъ классѣ 29 мѣстъ, во второмъ—48; каюты одно, двухъ и трехмѣстныя, общихъ нѣтъ. Каюты очень просторны и высоки. При томъ и другомъ классѣ—общія столовыя, а при первомъ классѣ,



Пароход «Граф» общества «По Волге». 1904

Журнал «Русское судоходство» №8 за 1904 год писал: *«Сормовские заводы за последнее время сильно развили пароходостроительство, и выпущенные ими пароходы по справедливости считаются лучшими из всех построенных на русских заводах... Электрическое освещение, паровое отопление даже в четвёртом классе, паротушители и прочее – все эти усовершенствования применены на новом пароходе. По устройству и удобству это один из лучших пароходов на Волге».*

Пароход мог принять 625 тонн груза, тогда как однотипные суда, построенные на других заводах, могли принять груз в три раза меньше.



Страницы журнала «Русское судоходство». № 8 (268). Санкт-Петербург. 1904



Пароход «Память XX августа». На таких судах сормовичи покоряли Ледовитый океан



Члены экспедиции на пароходе «Генрих Ягода» (первый справа стоит А. Полетаев)

В августе 1934 года, 90 лет назад, началась экспедиция по маршруту «Река Лена – море Лаптевых – Восточно-Сибирское море – река Колыма», которая положила начало регулярному судоходству на реке Колыме. В этой экспедиции приняли участие сормовские судостроители.

В этом суровом малоисследованном крае, где находится область наиболее низких температур, река покрыта льдом 270 дней в году, навигация возможна только в течение трёх месяцев.

Зимой 1933–1934 года в селе Качуг на Лене велось строительство металлических судов для экспедиции на Колыму. С завода «Красное Сормово» железной дорогой были доставлены котлы и механизмы.

В августе 1934 года караван в составе небольшого катера ДС-3 (60 л.с.), речных буксиров «Генрих Ягода» (350 л.с.), «Березин» и «Память XX августа» (по 250 л.с.) вышел из устья Лены в бухту Тикси.

В составе экспедиции были сормовичи: капитан буксира А.Н. Сутырин, судостроитель К.И. Стёпин, механик А.Я. Полетаев.

Экспедиция прошла путь по реке Лене в море Лаптевых, далее – в Восточно-Сибирское море и через устье Колымы поднялась вверх по реке вглубь материка. Это почти 7 тысяч километров.

Колумбу, чтобы достичь Америки, пришлось пересечь Атлантический океан, преодолев такое же расстояние.

Экспедиция была длительной, поэтому многие её участники плавали с семьями. Вместе с механиком Полетаевым все опасности ледового путешествия и тяготы жизни за Полярным кругом разделили его жена и четверо детей. Аде Полетаевой в то время было 15 лет. По совету отца во время экспедиции она вела дневниковые записи, которые легли в основу её воспоминаний об этой поистине исторической экспедиции. Впоследствии А.А. Полетаева много лет проработала учителем географии в сормовской школе №78. Благодаря записям, сделанным ею в далёкой юности, сегодня мы знаем о подвиге «сормовских Колумбов», открывших первую навигацию на Колыме.

В августе 1934 года, 90 лет назад, вышло в первый пробный рейс единственное в своём роде судно спецназначения – **правительственный теплоход «Максим Горький»**, известный также как «личный теплоход Сталина» или «яхта Сталина».

Теплоход был спроектирован и построен на заводе «Красное Сормово» по личному распоряжению И.В. Сталина. Судно строили под наблюдением НКВД.

На теплоходе «Максим Горький» впервые были применены новые технологические разработки техбюро Сормовской судовой верфи.

Длина теплохода 68,8 метров, ширина – 13 метров, мощность – 3000 л.с., скорость – до 35 км/час. Судно было оснащено энергетической установкой



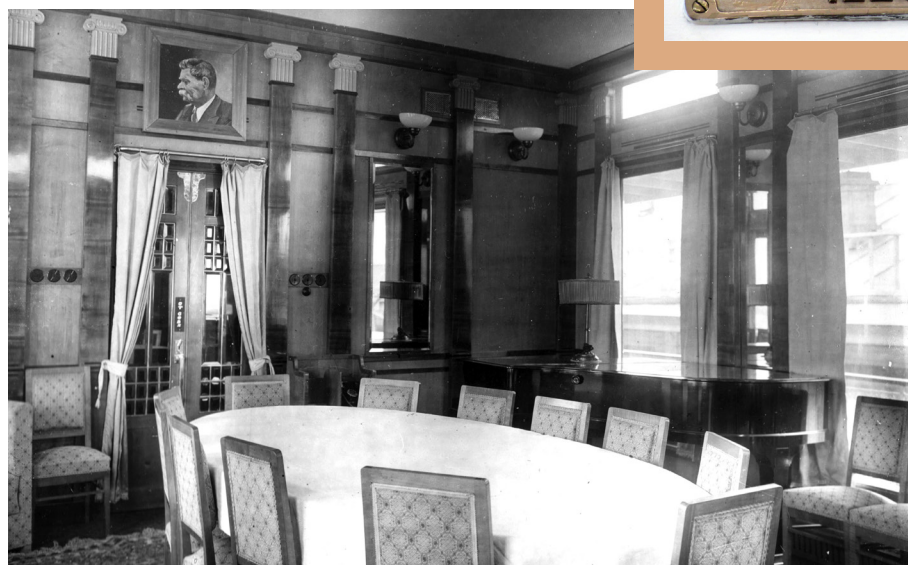
подводной лодки серии «Декабрист», а для полусварного корпуса, изготовленного на высочайшем качественном уровне, был применён металл, который использовался при строительстве подводных лодок.

Теплоход не только воплотил лучшие сормовские судостроительные традиции, но и вобрал в себя наиболее характерные черты Ар-деко – популярного стилевого течения в изобразительном и декоративном искусстве второй четверти XX века.

Вся мебель и предметы интерьера разрабатывались и создавались по индивидуальным чертежам. Для отделки помещений и изготовления мебели было использовано более 17 видов древесины ценных пород: дуб, ольха, красное дерево, чинара, карельская берёза и др.

«Максим Горький» – не только памятник истории и культуры, но и уникальный шедевр российского судостроения, намного опередивший время своими технико-эксплуатационными качествами.

Теплоход «Максим Горький». 1934



Интерьер теплохода «Максим Горький». 1934

У теплохода незаурядная история. На его борту побывали первые лица государства, иностранные делегации, выдающиеся общественные деятели.

В 1935 году речной круиз на теплоходе совершил его великий тезка – писатель Максим Горький. Во время Великой Отечественной войны на судне располагалась резервная ставка И.В. Сталина, в 1957 году оно участвовало во Всемирном фестивале молодёжи и студентов, а в 1974-м на его борту принимали президента США Ричарда Никсона...

С 2000-х годов «Максим Горький», как прогулочное и банкетное судно, обслуживал иностранные делегации и корпоративные мероприятия. На борту «Максима Горького» проходили съёмки художественных фильмов «За витриной универмага» (1955), «Пена» (1979), «Шизофрения» (1997).

В ноябре 2018 года теплоход прибыл в затон завода «Красное Сормово» для ремонта и модернизации. Вопрос о судьбе плавучего дворца на сегодняшний день остаётся открытым.



СЕНТЯБРЬ

В сентябре 1964 года, 60 лет назад, спущено на воду **первое в мире газотурбинное речное судно на подводных крыльях проекта 1708 «Буревестник»** .



Его создание стало очередной крупной победой коллектива завода.

На «Буревестнике» был установлен принципиально новый тип водомётного движителя в комплексе с одновальной газовой турбиной. Движитель был сконструирован и создан коллективом ЦКБ по СПК. Скорость судна достигала 100 км/час.

Конструкторами и строителями была удачно решена архитектурная композиция судна, придающая ему сходство с ракетой. Широко применённые штампованные алюминиевые панели придавали судну высокую прочность, стремительность, изящество и особую эстетическую цельность.

11 сентября 2019 года, 5 лет назад, на заводе был спущен на воду четырёхпалубный пассажирский теплоход «Мустай Карим» проекта PV300 класса «река-море», построенный для ООО «ВодоходЪ».

Это судно стало символом возрождения российского пассажирского судостроения, так как «Мустай Карим» – первый круизный полноразмерный теплоход, созданный в нашей стране за последние 60 лет.

Его длина – 141 м, ширина – 16,82 м, осадка – 3 м, скорость – до 22,5 км/ час, пассажировместимость – 329 человек. Судно создано по принципу «плавающей гостиницы» и соответствует уровню пятизвёздочного отеля.



Лайнер «Мустай Карим» в Рыбинске.
Фото Сергея Чекалова



Церемония спуска на воду круизного лайнера «Мустай Карим». 11 сентября 2019 года



<https://disk.yandex.ru/i/tzNkOUIJCfGU7Q>



Интерьеры т/х «Мустай Карим»

В 2020 году «Мустай Карим» вошёл в топ-10 крупнейших речных лайнеров мира. В том же году, как воплощение совершенной инженерной и дизайнерской мысли, получил статус одного из лучших судов мира, войдя в «Список значительных судов» по версии Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA). В 2023 году теплоход вошёл в «Список главных достижений Российской Федерации».

Успешная навигация 2023 года стала четвёртой в биографии лайнера «Мустай Карим».

21 сентября 1984 года, 40 лет назад, подписан приёмо-сдаточный акт о передаче заводом Военно-Морскому Флоту **головной атомной подводной лодки в титановом корпусе «Барракуда»**. Для повышения эффективности средств противодействия военной угрозе с морских и океанских направлений в 1980–1993 годах завод построил четыре многоцелевые океанские ракетно-торпедные атомные подводные лодки третьего поколения в титановом корпусе: проекта 945 «Барракуда» (2 единицы) и проекта 945А «Кондор» (2 единицы).

Лодки имели на борту торпедо-ракетный комплекс с увеличенным боезапасом и радиусом действия, самое передовое гидроакустическое, радиоэлектронное навигационное оборудование и средства связи. АПЛ пр. 945 и 945А – стали лучшими в мире атакующими

субмаринами, обладающими высоким боевым потенциалом и эффективными средствами слежения и обнаружения подводных лодок. Освоение проекта, не имеющего аналога в мире, явилось невиданным техническим и технологическим прорывом завода. В 1999 году, поздравляя сормовичей с 150-летием завода, президент России назвал «Барракуду» «лучшей атомной субмариной мира», а американцы признали её «вершиной цивилизации и лодкой XXI века».

Россия – одна из немногих стран мира, где построено более тысячи подводных лодок. Только кораблестроители «Красного Сормова» построили и сдали Военно-Морскому Флоту страны более 300 подводных лодок (в том числе 25 атомных) и глубоководных аппаратов. Это – яркое свидетельство значительного вклада сормовичей в создании подводного щита России.

АПЛ «Псков» и «Нижний Новгород» пр. 945А «Кондор» и АПЛ «Кострома» пр. 945 «Барракуда»



29 сентября 1904 года, 120 лет назад, состоялось торжественное освящение и спуск на воду **нового оригинального судна – винтовой парусно-моторной учебной шхуны «Великая княгиня Ксения Александровна».** Судно получило имя сестры императора Николая II (последующие названия – «Моряк», «Свобода»).

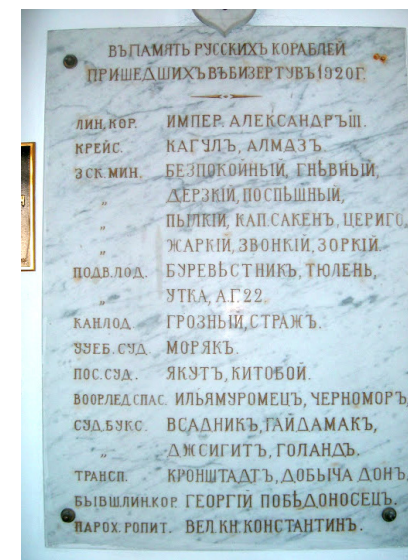
Трёхмачтовое парусное судно с вспомогательным паровым двигателем мощностью 120 л.с. предназначалось для прохождения морской плавательской практики гардемаринов Бакинского и Астраханского училищ дальнего плавания. Оно было снабжено всеми новейшими приспособлениями, имело изящную отделку.

В XVIII – начале XX столетия в составе Российского флота было более 50 учебных парусных судов, одним из них стала шхуна «Великая княгиня Ксения Александровна». Её постройка была первым и единственным опытом в практике Сормовского завода. Тем не менее, это является ярким свидетельством универсальности предприятия.

У парусника была необычная судьба. Накануне Первой мировой войны шхуна вышла в плавание вокруг Европы и должна была прибыть в Одессу. Однако в Греции её застало начало войны. После Февральской революции шхуна была переименована в «Свободу» и занималась перевозкой солдат для пополнения Белой армии. После «крымского исхода» разбитой Белой армии судно осталось в Константинополе, где служило пристанищем для русских беженцев. В 1920 году в тунисском городе Бизерта «Свобода», переименованная в «Моряка», стала учебным судном возрождённого Морского корпуса: гардемарины ходили на нём по Бизертскому озеру. Затем «Моряк» продолжал выполнять функции учебного судна, оставаясь у стенки.

В 1939 году на деньги эмигрантов в Бизерте (в то время Тунис являлся французской колонией) был построен храм Александра Невского – памятник русским кораблям. Там на мраморной доске высечены названия более 30 русских кораблей, пришедших в Бизерту в 1920 году.

Среди них – имя учебного судна «Моряк» («Великая княгиня Ксения Александровна»), построенного в Сормове.

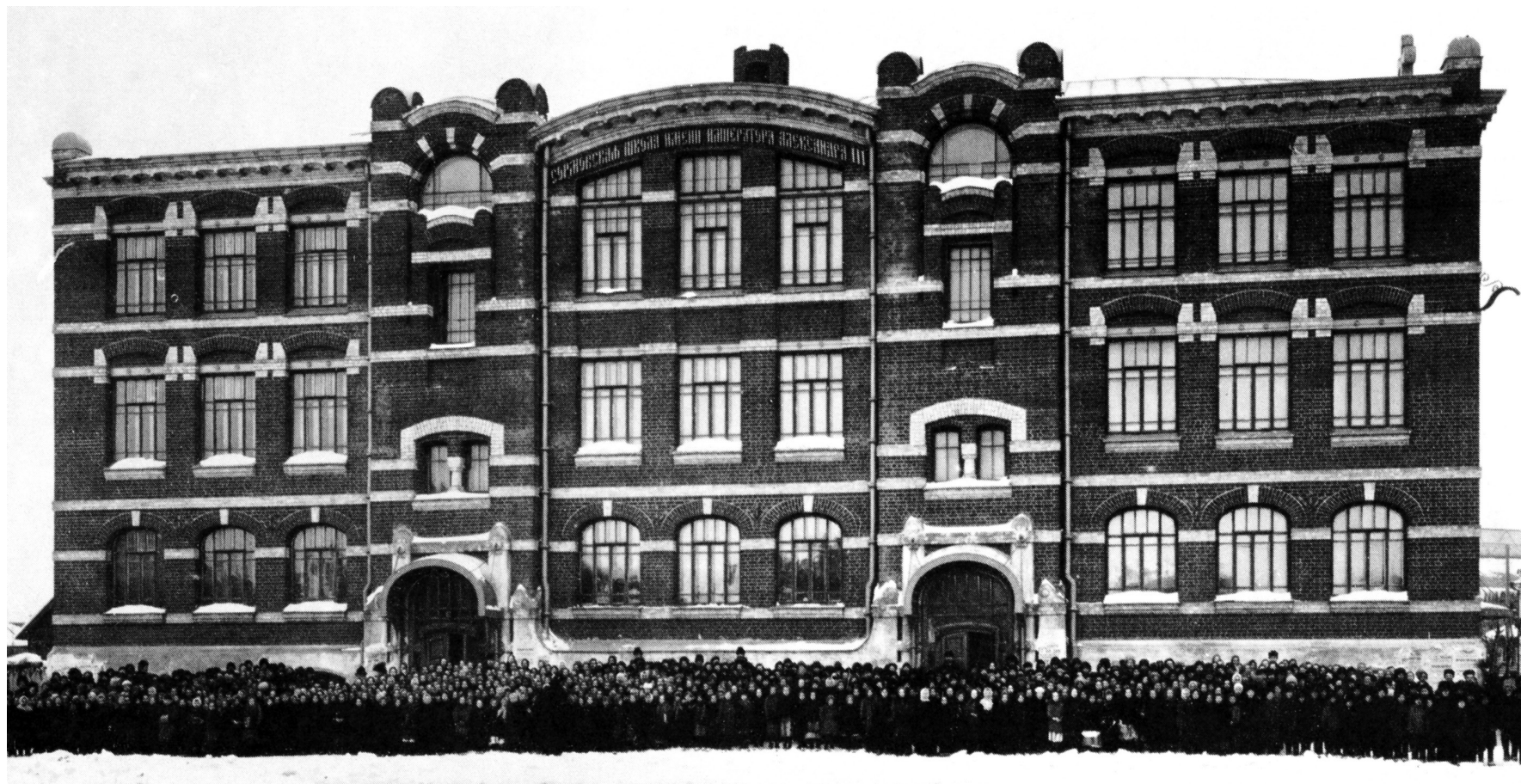


Шхуна «Великая княгиня Ксения Александровна» в заводской гавани. 1904

ОКТАБРЬ

9 октября 1904 года, 120 лет назад, была торжественно открыта и освящена четырёхэтажная церковно-приходская школа имени императора Александра III (после 1917 года – школа имени Баррикад 1905 года) на 900 учеников, построенная на средства завода.

Строительство школы было вызвано острой необходимостью, т.к. всех желающих учиться старые школьные здания уже не вмещали. Она была единственной каменной четырёхэтажной церковно-приходской школой в России. Её здание является одной из культурно-исторических достопримечательностей Сормова. Созданная по проекту известного нижегородского архитектора Павла Малиновского, она признана лучшим в городе зданием в стиле рационального модерна.



Церковно-приходская школа имени Александра III. 1904

Судостроительная верфь завода «Сормово». Канонерская лодка «Монгол» и паровой буксир «Товарищь»



31 октября 1904 года, 120 лет назад, в связи с началом русско-японской войны, завод получил заказ Главного управления кораблестроения на строительство **серии канонерских лодок типа «Монгол» с усиленной бронёй и малой осадкой для Амурской военной флотилии.**

По срочно разработанному сормовичами уникальному проекту было изготовлено 10 канонерских лодок. Вооружение на первых лодках серии – две пушки 75-мм и 57-мм, которые впоследствии были заменены гаубицами.

В течение четырёх лет железной дорогой на Кокуйскую судостроительную верфь на реке Шилка (Читинская губерния), где находилась достроечная база, вместе с бригадами рабочих отправлялись канонерские лодки в разобранном виде. Вся серия лодок была сдана в 1909 году. Лодки вошли в состав Амурской военной флотилии и в течение десятилетий защищали российские рубежи.

НОЯБРЬ

10 ноября 1849 года, 175 лет назад, родился **Василий Иванович Калашников** (1849–1908), выдающийся русский изобретатель, судостроитель и теплотехник.



Василий Иванович
Калашников

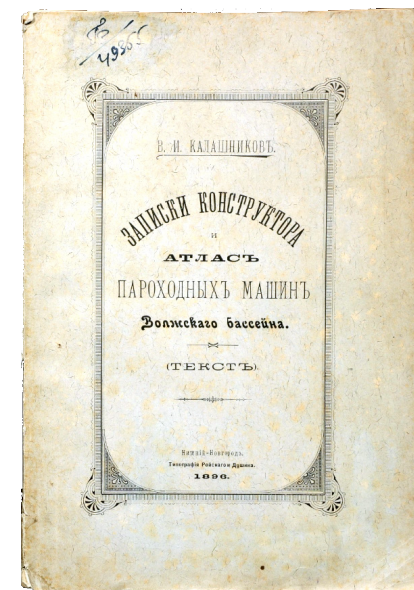
С 1890 по 1894 год В.И. Калашников работал механиком на Сормовских заводах. Им созданы оригинальные образцы судовых паросиловых установок (паровые машины с тройным и четверным расширением пара, форсунки для распыления мазута и др.), впервые применённые для речных судов.

В.И. Калашников – признанный новатор в технике и технологии переработки нефти и использования её в котельных установках. Он основал журнал «Нижегородский вестник пароходства и промышленности».

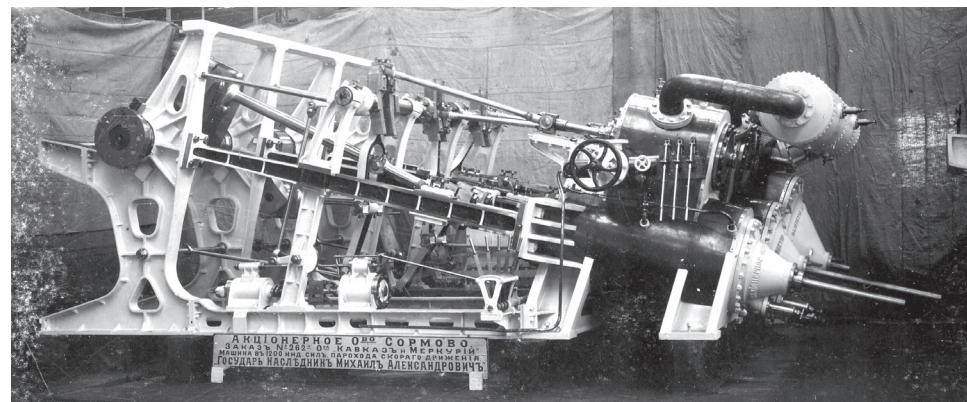
В 1882 году на Всероссийской выставке в Москве была представлена судовая паровая машина В.И. Калашникова,

построенная на заводе У.С. Курбатова. Специалисты достойно оценили представленную новинку и она привлекла всеобщее внимание – заводу была присуждена Большая золотая медаль. Изобретателю В.И. Калашникову – Серебряная медаль с надписью «За полезное».

В 1896 году на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем Новгороде за пожарный пароход «Князь Юрий» и проекты судовых паровых машин с четырёхкратным расширением пара, за труды «Записки конструктора» и создание «Атласа паровых машин Волжского бассейна» награждён Дипломом 1-го разряда.



В.И. Калашников
«Записки конструктора
и атлас паровых машин
Волжского бассейна». 1896



Боковой вид главной машины тройного расширения в 1200 индик. сил для пароходов общества «Кавказ и Меркурий», построенных в 1904 году

14 ноября 2014 года, 10 лет назад, на заводе состоялась торжественная церемония закладки первого в стране высокотехнологичного судна-землесоса нового поколения – «Соммерс» (проект TSHD1000).

В 2014–2016 годы сормовичами была построена серия судов-землесосов этого проекта («Соммерс», «Кроншлот» и «Кадош») для ФГУП «Росморпорт». В России суда такой конструкции ранее не создавались.

Землесосы оснащены необходимым высокопроизводительным дноуглубительным оборудованием, соответствующим климатическим условиям регионов использования. Суда соответствуют очень жёстким требованиям по экологии, которые предъявляет МАРПОЛ –

Международная конвенция по охране водной среды и атмосферы.

Проект разработан голландской компанией Damen – мировым лидером в проектировании и строительстве дноуглубительного флота.

На выставке «Транспорт России – 2016» дноуглубительное судно «Соммерс» проекта TSHD1000 получило Национальную премию в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники».

В настоящее время сормовские землесосы пр. TSHD1000 используются для работ по созданию Международного транспортного коридора «Север – Юг» между Россией, Индией и Ираном.



15 ноября 1899 года, 125 лет назад, родился представитель известной сормовской династии Александр Степанович Окунев (1899–1986).

На заводе он прошёл трудовой путь от молотобойца до заместителя главного конструктора. В период Великой Отечественной войны возглавлял сектор вооружения танков Т-34.

А.С. Окунев немало сделал для сохранения памяти о сормовских трудовых традициях, он является автором очерков-воспоминаний о строителях судов, паровых котлов, танков и железнодорожных мостов. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», Красной Звезды и многими медалями.



Установка танковой башни в главном цехе танковой сборки

А.С. Окунев является автором многих очерков-воспоминаний



Александр Степанович Окунев





ДЕКАБРЬ

4 декабря 1939 года, 85 лет назад, завод награждён орденом Трудового Красного Знамени в ознаменование 90-летней годовщины предприятия и за выдающиеся заслуги в деле машиностроения и судостроения.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОЇ РАДИ СРСР
ПРЕЗИДИУМ ВЯРХОЎНАГА СОВЕТА СССР
SSRI BAŞ SOYETİ PREZİDİUMU
БІЛК КАЗИДАСЫ ШАРАПСАНЫ АДАМЪЪ ЗАХИДИСАНЫ
ЫДІР ФЕРҚАЛАВЪ ЫЛГІРІНЪ БИЫЦИЦИКІРЕНІІ
SSSR JOKARĖ SOVETINĖ PREZIDIUMĖ
SSSR ALIJ SOVETINĖ PREZIDIUMI
PREZIDIUMI SOVETI OLIIJ SSSR
SSSR ÜLĖ SOVETJNĖ PREZIDIUMĖ
SSSR ÇOQORQU SOVETININ PREZIDIUMU



ГРАМОТА

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА
СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК
в ознаменование 90-й годовщины Горьковского завода „Красное Сормово“
и за выдающиеся заслуги в деле судостроения и машиностроения,
своим указом от 4 декабря 1939г., награждал Горьковский завод
„Красное Сормово“

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР *М. Молотов*

СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР *А. Горький*

МОСКВА — КРЕМЛЬ 25 декабря 1940 г.

№ 295



1. Награжден
**ОРДЕНОМ
„ТРУДОВОЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ“**

Утверждено постановлением ЦИК и
СНК Союза ССР от 7 мая 1936 г.

№ ордена *3678*

2. Имеет право, начиная с *1.5.1940г.*
на получение орденов денежных выдоч
и на другие льготы и преимущества,
согласно общему положению об орденах
Союза ССР.

3. Книга бессроная.
Секретариат Президиума
Верховного Совета СССР

Горький
№ 040354
2 Января 1940

ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ об орденах Союза ССР.

1. Орден Союза ССР является высшей наградой за особые заслуги в области социалистического строительства и обороны Союза ССР.
2. Центральным Исполнительным Комитетом Союза ССР учреждены следующие ордена Союза ССР: „Орден Ленина“, „Красное Знамя“, „Красная Звезда“, „Трудовое Красное Знамя“ и „Знак Почета“.
3. Орденами Союза ССР могут награждаться как отдельные граждане, так и войсковые соединения и воинские части Рабоче-Крестьянской Красной Армии, предприятия, учреждения и организации.

14 декабря 1994 года, 30 лет назад,
в Санкт-Петербурге был подписан акт о передаче
Военно-морскому флоту Китайской Народной
Республики подводной лодки «Варшавянка»
проекта 877 ЭКМ (зав. №413).

Переход ДЭПЛ на военно-морскую базу КНР
занял 54 дня. Впоследствии Китаю было
поставлено ещё две ПЛ этого проекта.

Реализация этих подводных лодок дала возможность
предприятию выжить в трудные времена, когда
государственное финансирование было прекращено.



ПЛ «Варшавянка» в Китае. 1994



Сормовичи в Китае. Слева направо –
А.Н. Богомолов и Н.С. Жарков, первый справа –
В.А. Лисицын, рядом представитель китайской
стороны. Пекин, площадь Тяньаньмень. 1994

20 декабря 1934 года, 90 лет назад родился Владимир Денисович Замышевский (1934–2018), сормовский кораблестроитель, внёсший существенный вклад в создание океанского ракетно-ядерного флота страны.

В.Д. Замышевский прошёл на заводе путь от старшего мастера, ответственного сдатчика подводных лодок до руководителя гарантийной службы, руководителя предприятия «Курс».

Он участвовал в строительстве, испытаниях и сдаче ВМФ головной атомной подводной лодки проекта 670 «Скат» с крылатыми ракетами подводного старта, дизель-электрической подводной лодки проекта 613Э и других ПЛ.

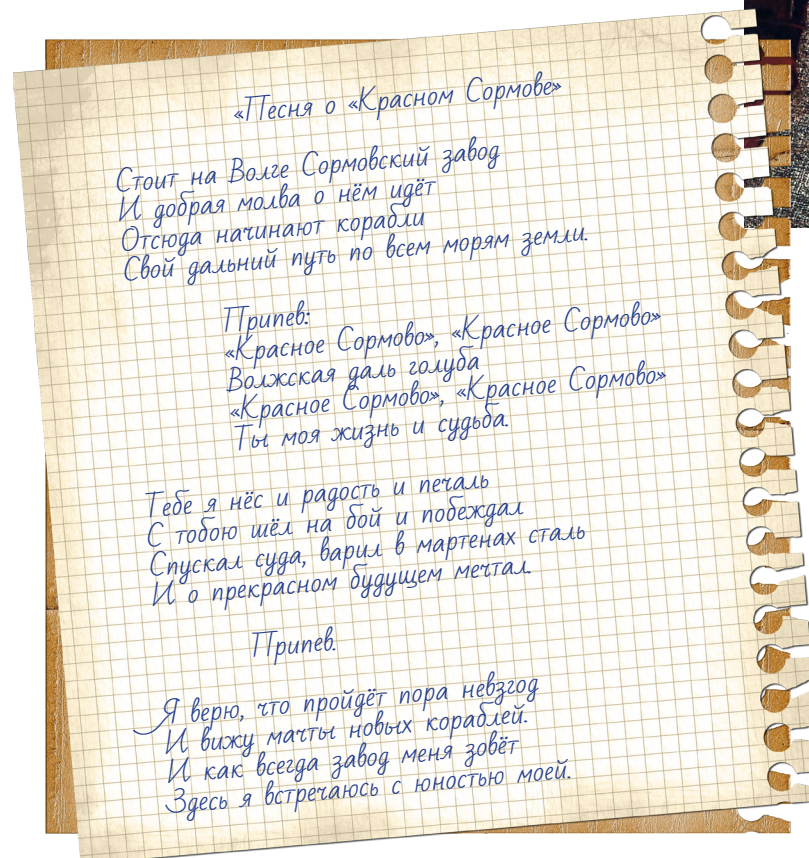
В 2006–2014 годы он возглавлял Музей истории завода «Красное Сормово».

В.Д. Замышевский известен как поэт, он является автором четырёх поэтических сборников: «Осмотреться в отсеках», «Земная твердь», «Момент истины», «По волнам памяти». Сормовичам широко известно его творчество – стихи и песни о заводе, о корабелях и подводниках.

Без песни Замышевского о «Красном Сормове» не обходится ни один заводской праздник, ни одна церемония спуска на воду нового судна.



Владимир Денисович
Замышевский



«Песня о «Красном Сормове»

Стоит на Волге Сормовский завод
И добрая молва о нём идёт
Отсюда начинают корабли
Свой дальний путь по всем морям земли.

Припев:
«Красное Сормово», «Красное Сормово»
Волжская даль голуба
«Красное Сормово», «Красное Сормово»
Ты моя жизнь и судьба.

Тебе я нёс и радость и печаль
С тобою шёл на бой и побеждал
Спускал суда, варил в мартенах сталь
И о прекрасном будущем мечтал.

Припев.

Я верю, что пройдёт пора невзгод
И вижу мачты новых кораблей.
И как всегда завод меня зовёт
Здесь я встречаюсь с юностью моей.



<https://disk.yandex.ru/d/GioHdvTC80eaPA>

«Песня о «Красном Сормове»
Слова и музыка
В.Д. Замышевского,
исполняет В. Ермаков

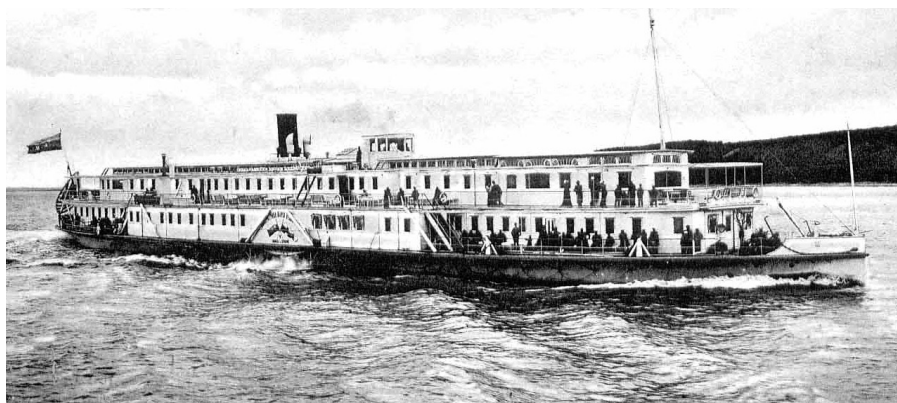
БЕЗ ТОЧНЫХ ДАТ

В 1899 году, 125 лет назад, построено здание термического цеха.

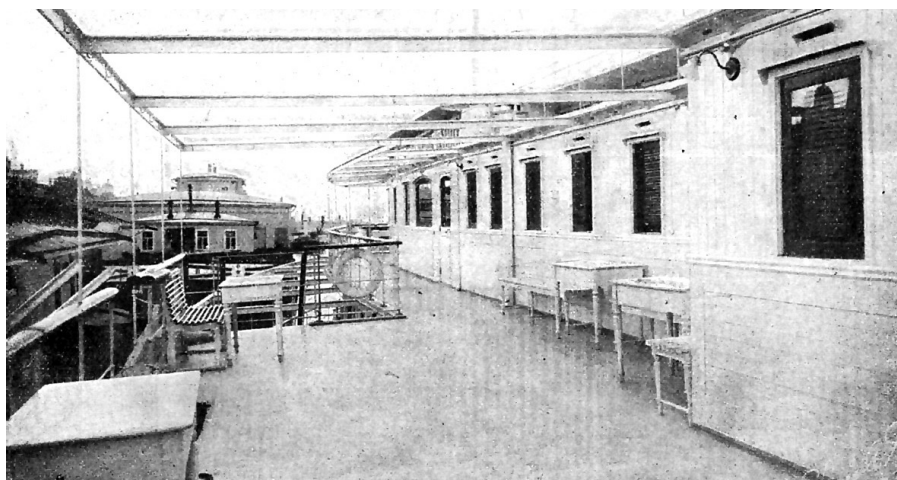
До сего дня сохранились уникальные ажурные металлические конструкции перекрытий, изготовленных на заводе в конце XIX века.



В 1904 году, 120 лет назад, по заказу пароходного общества «Кавказ и Меркурий» на Сормовском заводе построен колёсный грузопассажирский **пароход мощностью 1200 л.с.** «Императрица Мария Фёдоровна» (с начала 1920-х годов – «Воронеж») и начато строительство однотипного судна «Великий князь Александр Михайлович» (после 1917 года – «Память Азина»).



Пароход «Императрица Мария Фёдоровна». 1904



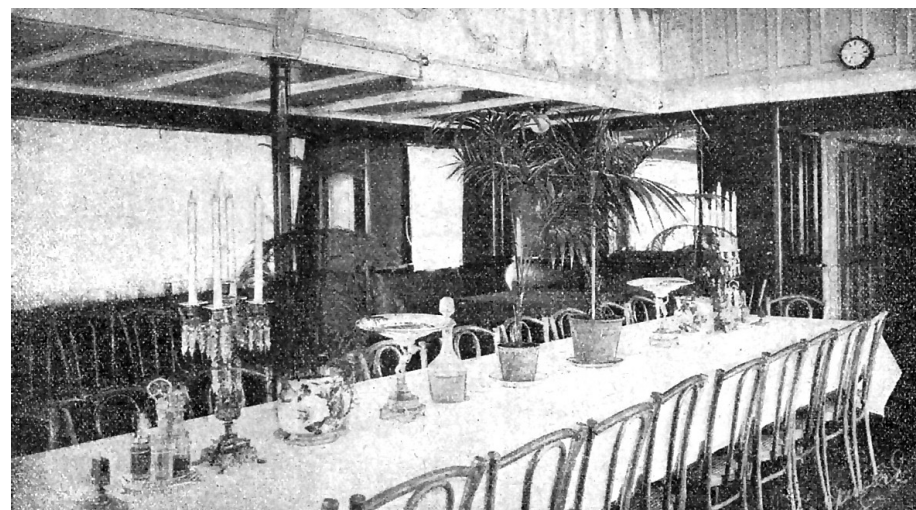
Палуба парохода «Императрица Мария Фёдоровна». 1904

Эти пароходы, имеющие весьма удачный внешний архитектурный облик, являлись лучшими речными судами того времени. Они отличались повышенной комфортностью, высокой скоростью и едва ли не рекордной грузоподъёмностью (более семисот тонн).

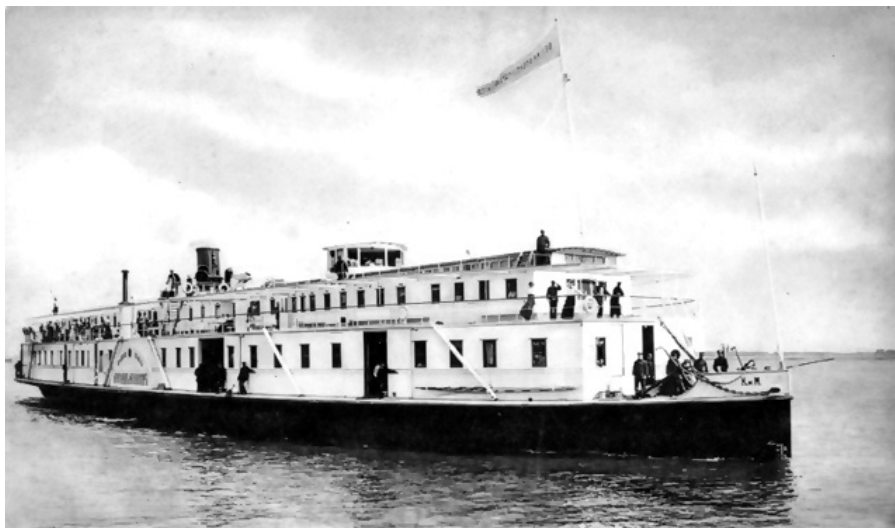
Каюты всех трёх классов находились на верхней палубе и насчитывали 176 спальных мест. Общее помещение четвёртого класса могло вместить более тысячи человек.

Суда были предназначены для работы на линии Нижний Новгород – Астрахань.

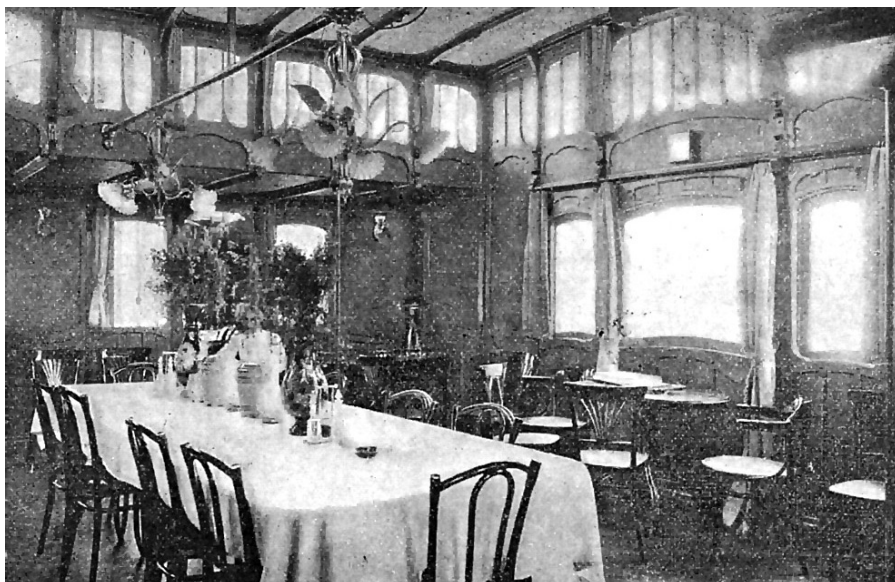
В годы Великой Отечественной войны пароход в условиях атак немецкой авиации, рискуя подорваться на mine, перевёз десятки тысяч людей – военных, раненых, эвакуируемых, а также необходимые для фронта грузы.



Столовая второго класса парохода «Императрица Мария Фёдоровна». 1904



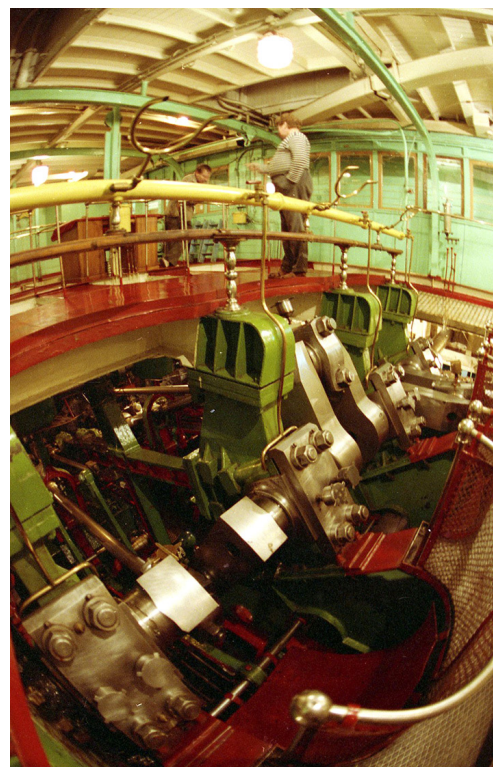
Пароход «Великий князь Александр Михайлович». 1905



Столовая первого класса парохода «Великий князь Александр Михайлович». 1905



Пароход «Аквамарина», р. Дунай, Будапешт, Венгрия



В настоящее время построенный в 1905 году в Сормове колёсный пароход «Великий князь Александр Михайлович» под именем «Аквамарина» стоит на Дунае, в северной части Будапешта (Венгрия). На его борту оборудован отель, пользующийся большим спросом.

Через стеклянный пол бара постояльцы отеля имеют возможность увидеть машинное отделение и паровую машину.

В 1904 году, 120 лет назад, была начата постройка трёх однотипных пароходов «Алексей», «Михаил» и «Иван» для товарищества пароходства и транспортирования грузов «Ф. и Г. Братья Каменские».

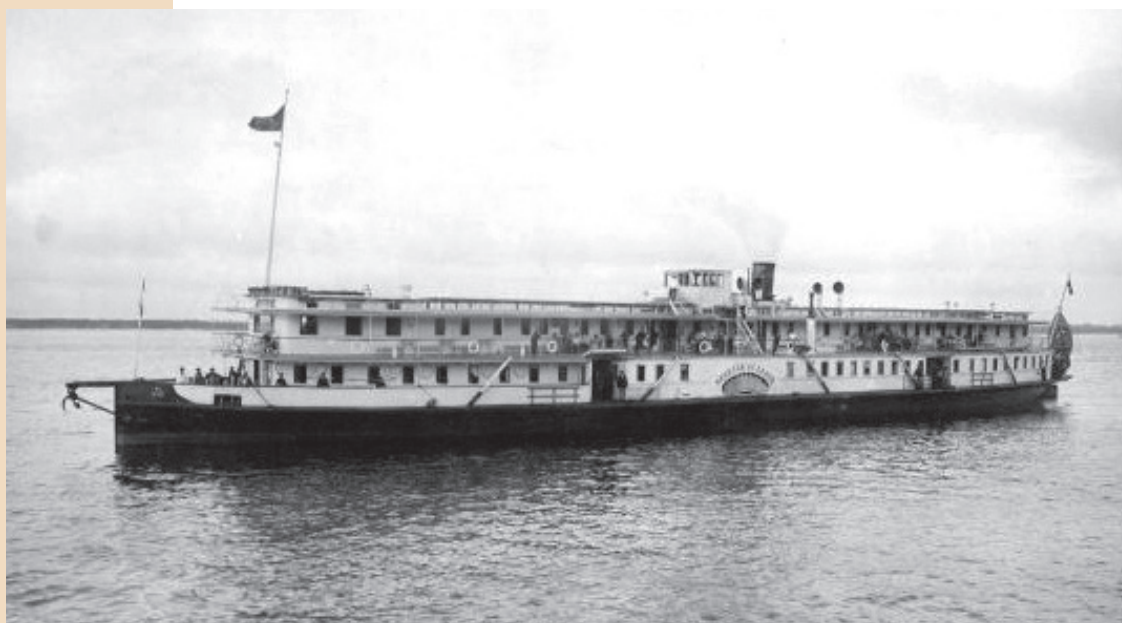
Стоит отметить, что когда товарищество Каменских, имеющее собственное пароходство и свой завод, которые первенствовали на Каме, решило полностью обновить свой флот, оно доверило **строительство девяти пассажирских пароходов Сормовскому заводу.**

Три первые судна с паровой машиной типа «Компаунд» мощностью 750 л.с. были построены в 1904–1905 годах. В 1909 году завод сдал остальные пароходы – «Марианна», «Наталья», «Григорий», «Фёдор», «Александр» (с главной паровой машиной трёхкратного расширения пара мощностью 900 л.с.) и «Василий».

На пароходе «Василий» была установлена *клапанная паровая машина* двухкратного расширения пара мощностью 850 л.с. Это была первая в мире паровая машина, которая работала на перегретом паре, причём работала безотказно на протяжении 65 лет. По техническому совершенству машинно-котельной установки, её экономичности, судно соответствовало лучшим образцам пассажирских пароходов того времени.



Пассажирский пароход «Алексей». 1904

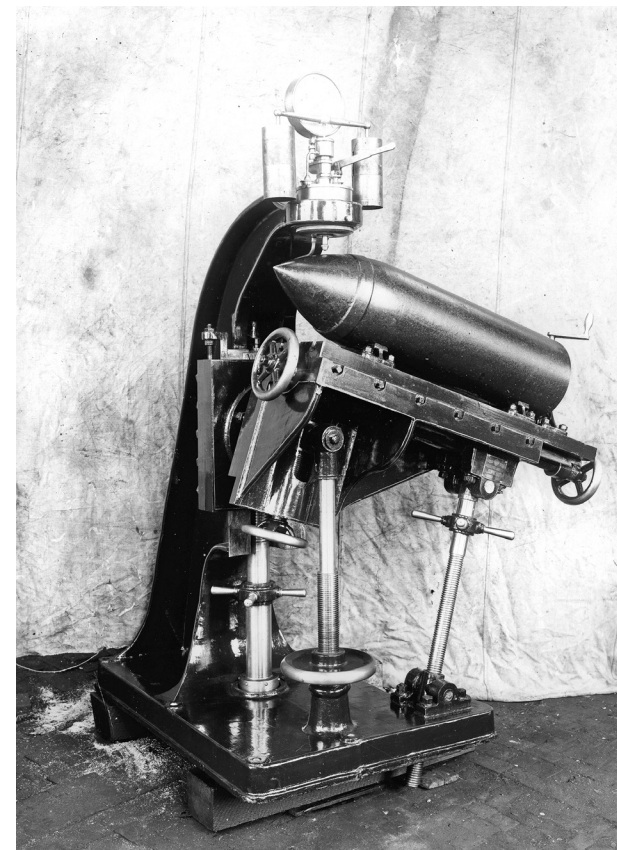
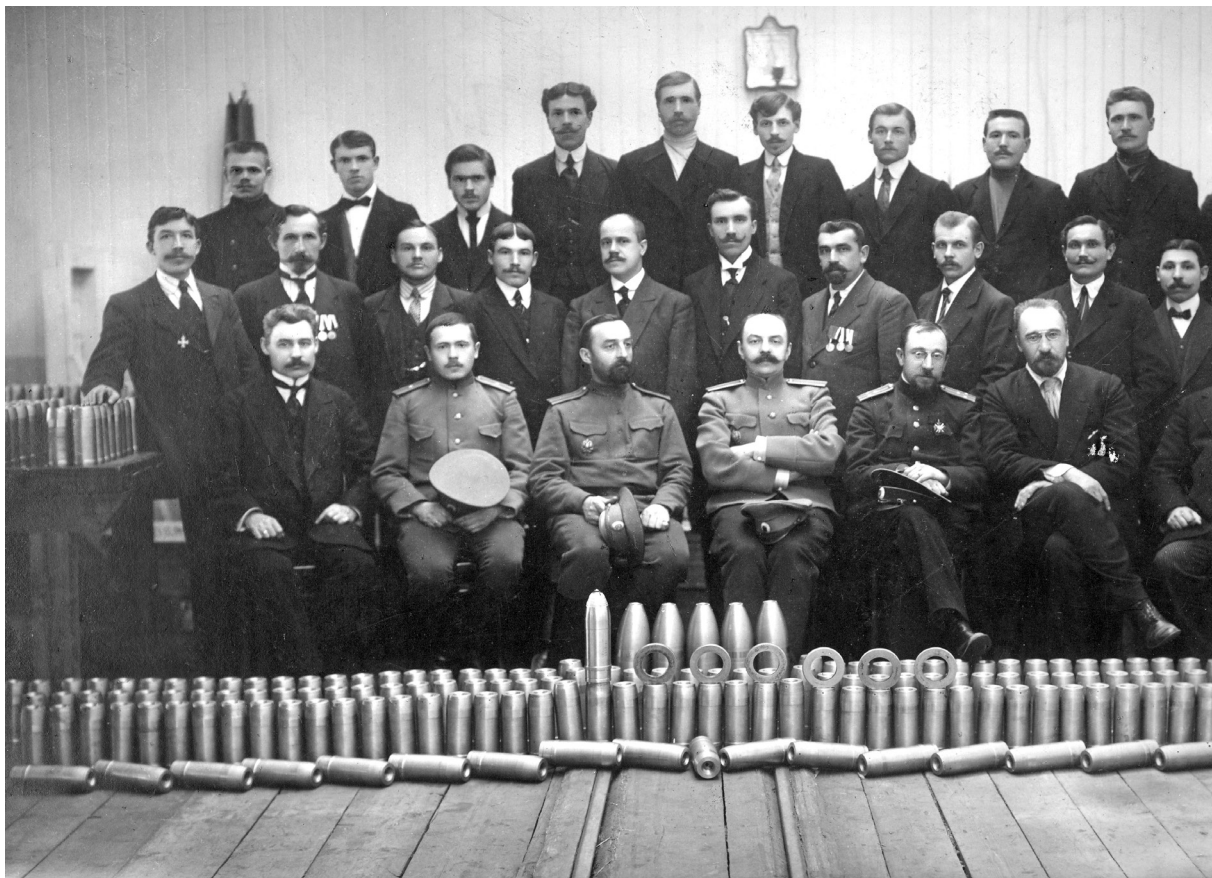


Пассажирский пароход «Николай Угланов» (бывший «Иван»).
Фото 1918 года

В 1904 году, 120 лет назад, во время русско-японской войны (1904–1905) завод, выполняя заказ военного ведомства, освоил производство снарядов.

При этом никакой кооперации с другими предприятиями не было. На заводе была разработана оригинальная технология для изготовления бронебойных бомб.

Вместо чугунных кованых снарядов сормовичи отлили опытные образцы из стали и сразу получили заказ на изготовление 5000 штук литых стальных снарядов, организовав полный технологический цикл их производства.



Пресс для испытания снарядов. 1915

Руководство Сормовского завода и работники снарядного цеха в день выпуска юбилейного миллионного снаряда. 1916

В 1924 году, 100 лет назад, завод освоил выпуск специальных нефтеперекачивающих плавучих станций (нефтекачек, нефтемашин), что существенно сократило время перевалки наливных грузов.

Ранее нефтепродукты загружались на промыслах Каспия в морские танкеры, а затем перегружались в Астрахани на речные баржи.

Нефтеперекачки имели машинное отделение, жилые и вспомогательные помещения, поршневые насосы для перекачки груза, зачистные насосы, паровые котлы для обогрева цистерн и помещений.



Нефтекачка речная.
Начало 1930-х годов



Всего на Сормовском заводе было построено 14 нефтеперекачивающих плавучих станций.

По своим техническим качествам и производительности сормовские нефтекачки значительно превосходили заграничные аналоги.

Рейдовая нефтекачка.
1931–1935

В 1924 году, 100 лет назад, в Сормове был построен стадион «Труд».

Для сормовичей он стал центром массовых занятий спортом.

Особой популярностью пользовались футбол, конькобежный и лыжный спорт, волейбол и городки.

1 сентября 1928 года на стадионе состоялся первый международный футбольный матч – между сормовской командой «Металлист» и сборной командой Рабочего спортивного союза Уругвая, которая принимала участие в футбольном турнире Всесоюзной Спартакиады.



Игра была на редкость драматичной.

«В 4 часа свисток судьи вызывает на поле команды, а через минуту, едва успев передать полученный букет цветов, уругвайцы получают первый гол... Поощряемые успехом, сормовичи атакуют ворота противника, однако нападающие «Металлиста» не могут использовать выгодные положения, и их редкие прорывы легко ликвидирует уругвайская защита. На 28-й минуте «Металлист» получает ответный гол, а на 38-й Уругвай ведёт со счётом 2:1», – сообщала газета «Нижегородская коммуна».

Матч завершился со счётом 8:2, пятитысячный стадион устроил овацию победителям.

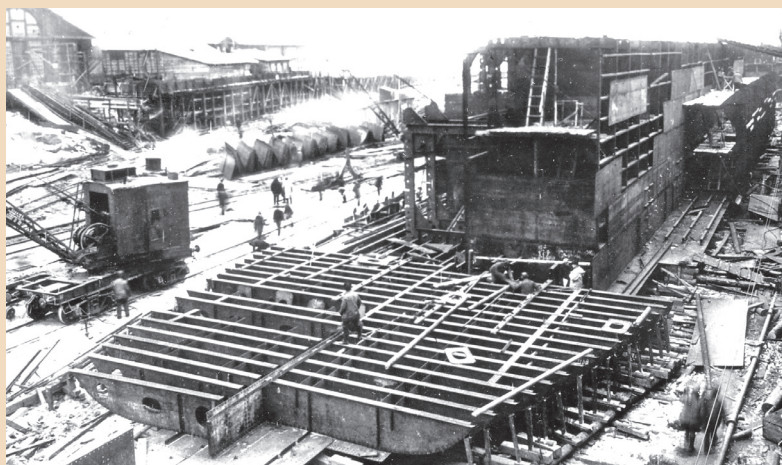
В 1934 году, 90 лет назад, на заводе создан **отдел главного технолога.**

Отдел главного технолога был создан на базе технического нормировочного бюро судовой верфи. Первым руководителем отдела стал Андрей Александрович Бармин.

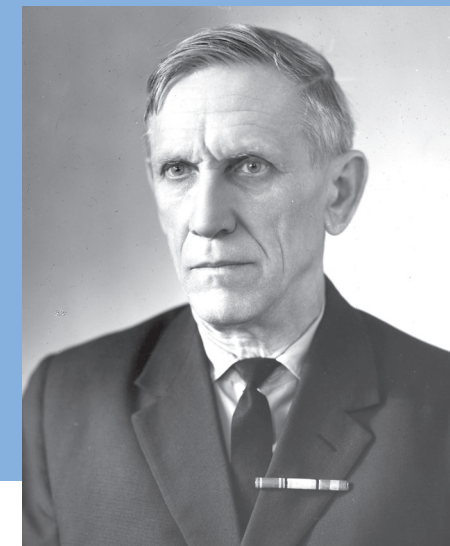
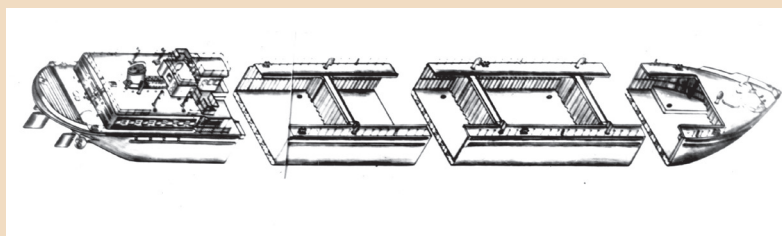
Сначала разработка технологических процессов строительства судов осуществлялась в объёме общих вопросов производства. Но очень быстро была создана принципиально новая технология строительства судов. Производилась разбивка корпусов строящихся судов на технологические блоки и секции. Впервые была разработана таблица сварки с указанием типов электродов, схем и методов сварки, а также очередности наложения сварных швов. Разработка рабочих технологических процессов производилась также и цеховыми технологическими бюро.

В послевоенный период в основу принципиальной технологии строительства судов всех типов на заводе «Красное Сормово» был заложен блочный метод строительства, перенесения максимума работ с открытых стапелей в условия корпусо-сборочных цехов.

Разбивка корпуса сухогрузного теплохода на строительные блоки: первый блок – носовой, второй и третий – грузовые (трюмы) и четвёртый блок – машинное отделение и надстройка.



Одно из стапельных мест в судояме. 1926-1927



Андрей Александрович
Бармин

В дальнейшем ОГТ успешно осуществлял единую политику предприятия в области технологии производства многочисленных видов выпускаемой продукции, осваивая и внедряя прогрессивные технологии, новые материалы и перспективные планы технологической подготовки производства.

Позднее технологическая и конструкторская служба были объединены и вошли в состав Инженерного центра, в настоящее время – КТУ (Конструкторско-технологического управления).

В 1934 году, 90 лет назад, на «Красном Сормове» был создан сварочный цех, и завод полностью перешёл на сварочную технологию производства судов.

Электросварка в то время совершила техническую революцию в судостроении, пионером в этом начинании стал завод «Красное Сормово». Опыт электросварки при постройке судов был перенесён на дизелестроение. Сормовичи стали выпускать сварные дизели собственной конструкции.



Первый на Волге цельносварной буксир «Сварщик». 1933



Важное значение имело освоение производства сварных баллонов для запуска дизелей, ввоз их из-за границы был прекращён.

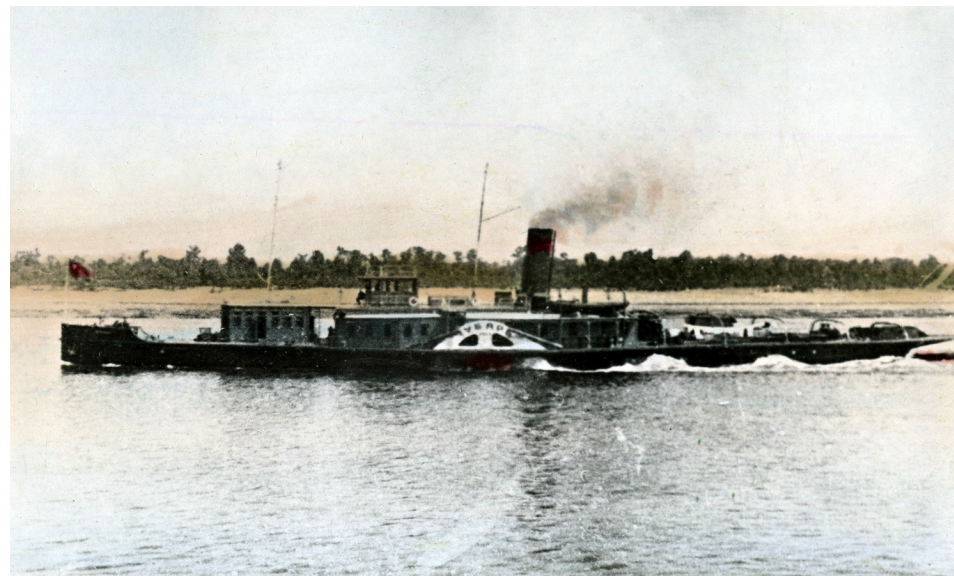
Работники вновь организованного сварочного цеха. 1934

Надпись на обороте фото: «1-й слева (лежит) Фёдор Смирнов – рабочий в инструментальном цехе. Стоит 3-й справа – Н.Н. Богдарин, рядом мастер И.Ф. Глухов, рядом слесарь И.И. Белов и слесарь М.Е. Мочалов. Женщина в центре – сварщица».

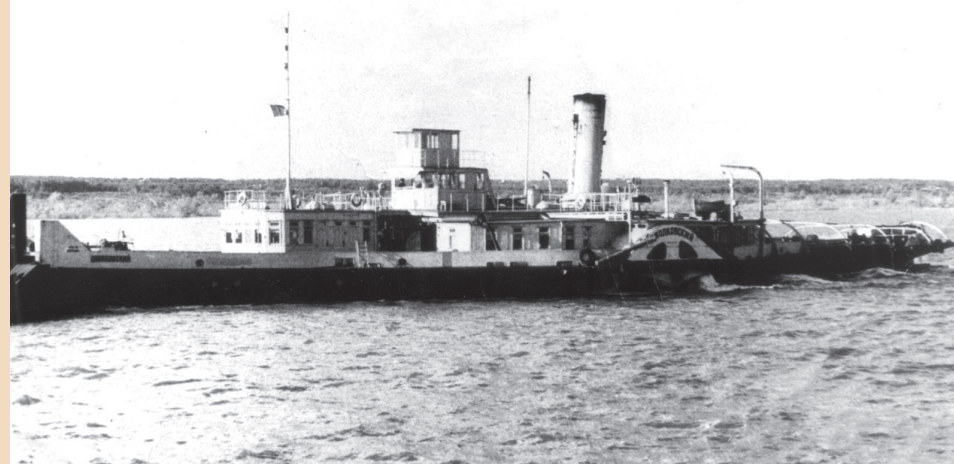
В 1934 году, 90 лет назад, завод, выполняя ответственный заказ Наркомвода, построил цельносварной плавучий док и десять сварных 200-тонных понтонов для подъёма судов, а также заложил цельносварные колёсные буксирные пароходы мощностью 1200 л.с. – «Чубарь», «Циолковский», «Авиастрой», «Микоян» и «Манычстрой».

Главные размеры этих буксиров были существенно увеличены по сравнению с первым сормовским цельносварным буксиром «Сварщик» (1933, длина 47 м, мощность 150 л.с.). Это был первый опыт завода «Красное Сормово» по постройке серии цельносварных судов подобной длины (77 м) и мощности (1200 л.с.).

Буксирный пароход Нижней Волги
«Микоян» постройки 1936 года



Буксирный пароход «Чубарь». 1935



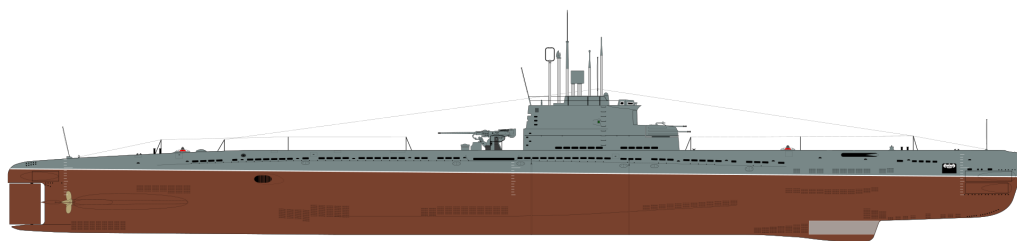
Буксирный пароход «Циолковский». 1936

В 1944 году, 80 лет назад, на заводе была организована лаборатория резания. Она стала центром по широкому внедрению в производство последних достижений науки и техники в области скоростных методов резания разных видов металла на различных видах станков.

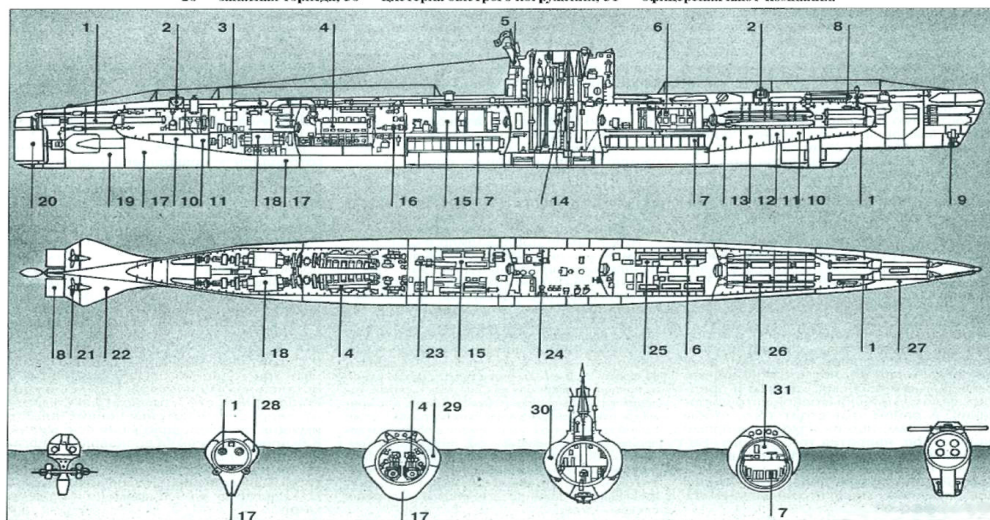
Для повышения чистоты обработанных поверхностей были разработаны оригинальные конструкции резцов и фрез,

оснащённых металлокерамическими пластинами, которые стали применяться не только в цехах завода, но и на многих предприятиях Советского Союза.

Тем самым были обеспечены рациональное применение режущего инструмента и высокий рост производительности всего металлорежущего оборудования.



Подводная лодка проекта 613. Продольный разрез, план и поперечные сечения
 Цифрами обозначены: 1 — торпедный аппарат; 2 — аварийный телефонный буй; 3 — электродвигатель экономичного хода; 4 — дизельный двигатель; 35, 36 — газотурбинный двигатель; 37, 38 — 4-местная каюта офицеров; 7 — аккумуляторная батарея; 8 — горизонтальный руль; 9 — гидролокаторная станция «Тамар-5.Л»; 10 — дифференциальная шестерня; 11 — шестерня пресной воды; 12 — торпедозаместительная шестерня; 13 — топливная шестерня внутри прочного корпуса; 14 — неподвижная воздушная шахта РДШ; 15 — заложное помещение старшии; 16 — дизель-компрессор ДК 2; 17 — топливная шестерня вне прочного корпуса; 18 — гребной электродвигатель ПГ-101; 19, 27, 28, 29 — шестерни главного балласта; 20 — вертикальный руль; 21 — гребной винт; 22 — стабилизатор; 23 — электрокомпрессор воздуха высокого давления; 24 — рубка радиолокации; 25 — 2-местная каюта офицеров; 26 — запасная торпеда; 30 — шестерня быстрого погружения; 31 — офицерская кают-компания.



В 1954 году, 70 лет назад, согласно договору между СССР и КНР, Министерством судостроительной промышленности была создана Комиссия по оказанию помощи в освоении строительства подводных лодок на китайских судостроительных верфях. Главным заводом-строителем и поставщиком был назначен завод «Красное Сормово».

Работы проводились на крупном судостроительном предприятии в Шанхае (завод «Дзянань»), а также на заводе в Ухане. Китаю были переданы рабочие чертежи и документация на ДПЛ пр. 613. Испытания и сдача лодок проводились в Порт-Артуре. В 1955 году в Китай была направлена большая группа сормовичей для помощи в организации нового для КНР вида судостроения. Китайские специалисты обучались технологии постройки ПЛ на заводе «Красное Сормово» и на специальных курсах, организованных в КНР. В мае 1956 года, на этапе подготовки первой, построенной в Китае, ПЛ к спуску и к проведению швартовных испытаний, в Шанхай прибыли специалисты с «Красного Сормова».

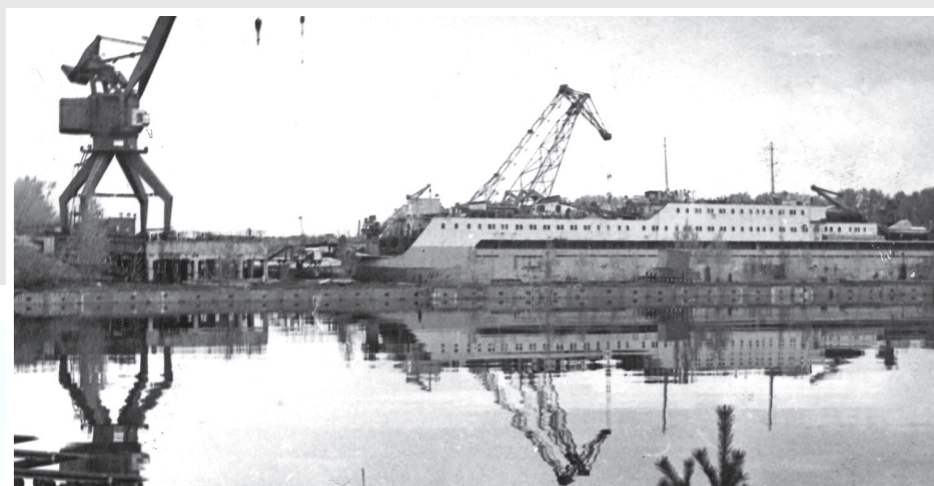
Всего в Китае было построено 20 ПЛ проекта 613.

В 1964 году, 60 лет назад, на заводе была внедрена совершенно новая технология изготовления листовых деталей корпуса судов. Листовые детали по масштабным копир-чертежам вырезались на горизонтальных автоматах, работающих по принципу следящей системы.

Для этого нововведения была перестроена вся система подготовки производства и само производство.

Внедрение организационно-технических мероприятий и новых высокопроизводительных технологических процессов в цехах СК-2 и СК-4, где изготавливались детали и секции корпуса, позволило значительно снизить трудоёмкость, улучшить качество и организовать более ритмичную подачу готовых деталей на сборку, а затем секций – на стапель.

В 1964 году, 60 лет назад, на «Красном Сормове» была введена в эксплуатацию достроечная набережная – причальное сооружение со всеми необходимыми конструкциями, подъездными путями, причальными приспособлениями, кранами, инженерными сетями – для достройки спущенных на воду судов и их ремонта.



Достройка железнодорожного паромов для Каспия. 1962

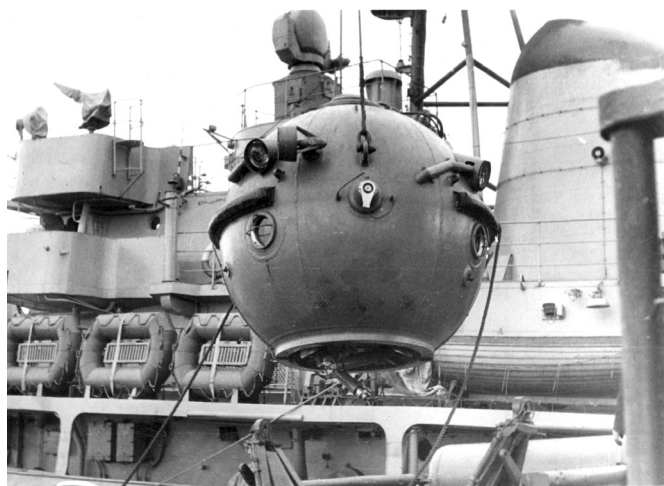
Достроечная набережная сормовского завода стала **первым в СССР сооружением подобного типа.**

Достроечная стенка набережной в заводской гавани



В 1964 году, 60 лет назад, был изготовлен **головной образец подводной рабочей камеры РК-680** по проекту специального конструкторского бюро завода (СКБ-112).

Она предназначалась для оказания помощи в водолазных работах на больших глубинах (до 500 м) и была выполнена в виде шара диаметром 2,4 м с четырьмя манипуляторами со сменными рабочими инструментами. Экипаж снаряда – два человека.



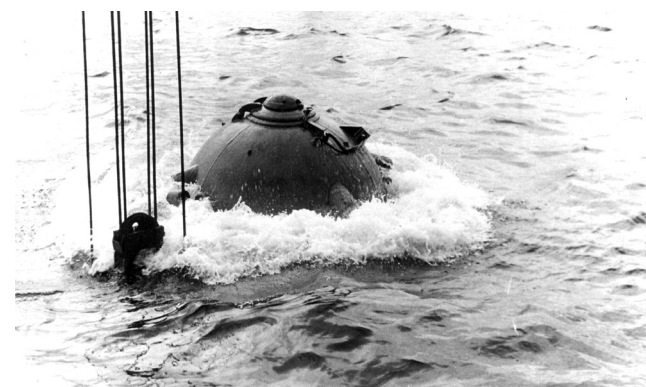
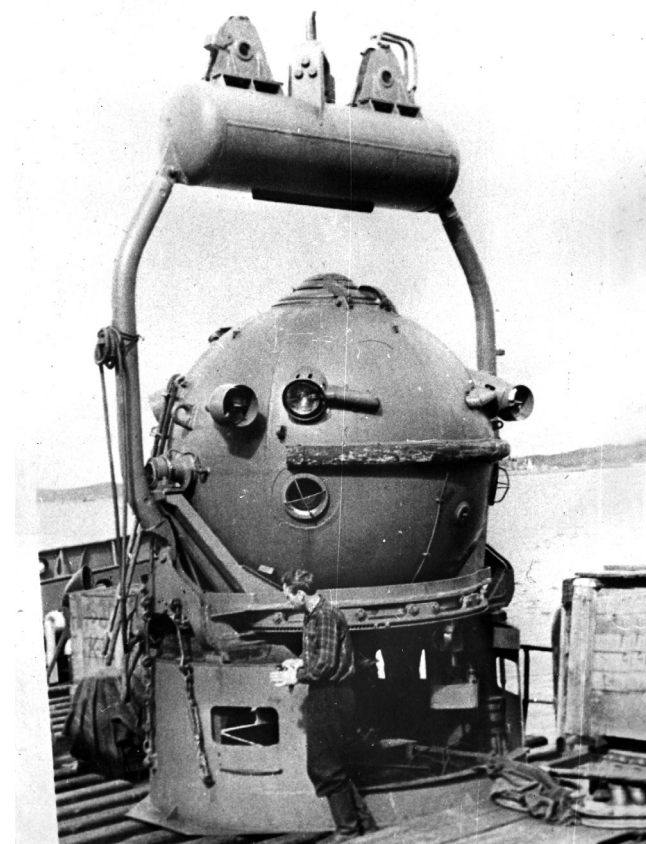
Эксплуатация РК-680 подтвердила не только возможность производить спасательные работы на глубинах недоступных водолазам, но и установила эффективность её применения на подводно-технических работах.

После модернизации РК-680 начато серийное строительство этих камер.



В 1969–1973 годах завод построил 6 рабочих камер РК-680, которые стали **первыми отечественными гидростатами**.

Аппараты РК-680 устанавливались на спасательных судах ВМФ СССР и спускались под воду на тросах.



В 1984 году, 40 лет назад, СКБ завода сконструировало новое судно – **сухогрузный теплоход типа «Волга» проекта 19610** водоизмещением 8260 т (главный конструктор Вячеслав Григорьевич Яковлев).

На этих судах в целях улучшения условий труда и быта плавсостава *впервые был увеличен размер надстройки*. Теплоходы пр. 19610 имеют ледовое подкрепление класса ЛЗ, обладают одноотсечной непотопляемостью, снабжены автоматизацией многих процессов, оснащены подруливающими устройствами и рядом других новшеств.

Специально для этих судов заводскими конструкторами под руководством Ю.А. Лобашова была разработана новая конструкция люкового закрытия с гидроцилиндрами, обеспечивающая стопроцентное одновременное раскрытие грузовых трюмов.

Сухогрузы строились для многих пароходств и иностранных судоходных компаний из Азербайджана, Венгрии, Украины, Прибалтийских государств.

Они и сегодня успешно эксплуатируются на реках и морях Европы, в Средиземном море, в Карибском бассейне, заходят в порты Северной Африки.

С 1984 по 2002 год на «Красном Сормове» построено 37 сухогрузов этого типа.



Вячеслав Григорьевич
Яковлев



Сухогруз «Волга-4001»
проекта 19610.
1986

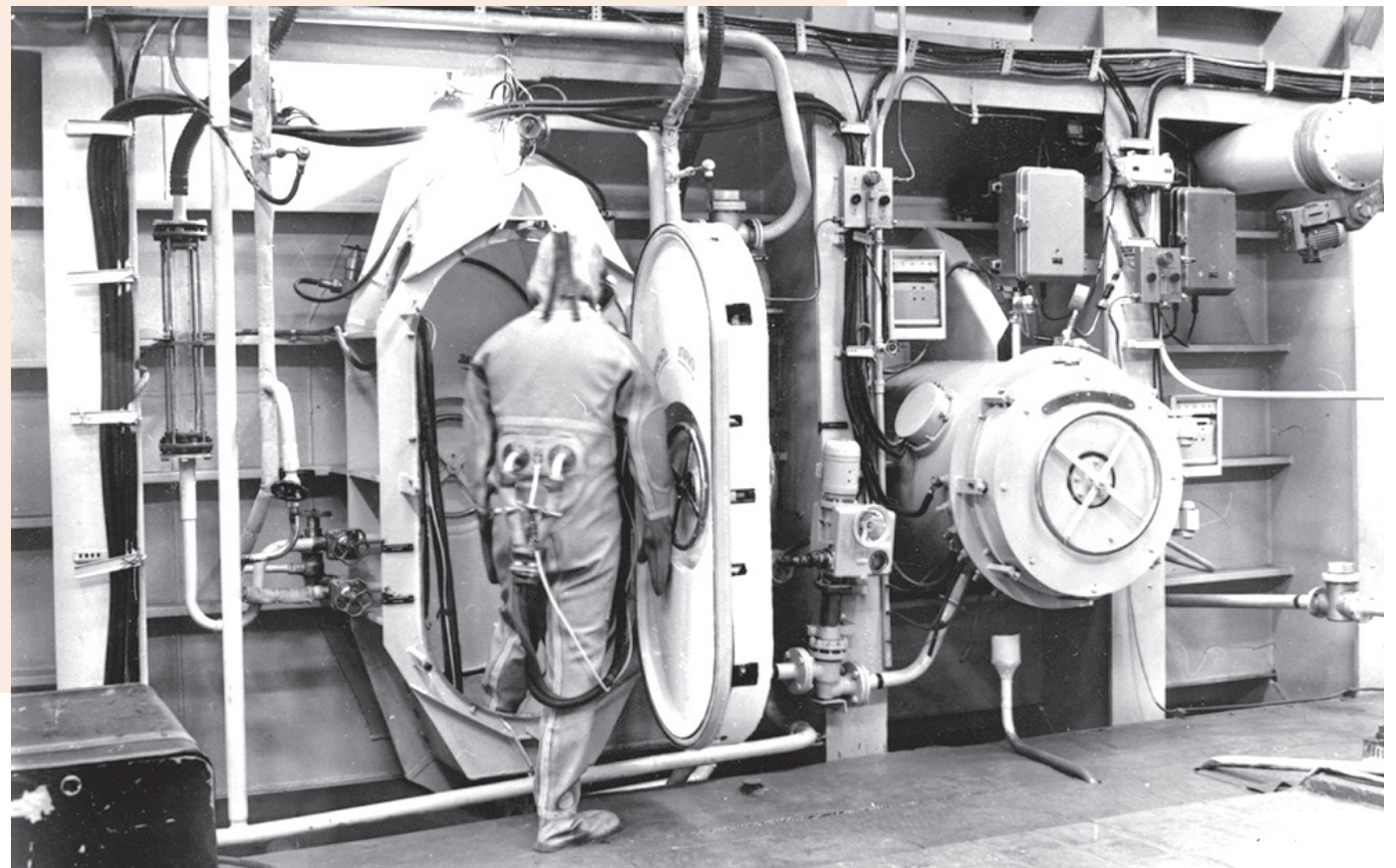
В 1984 году, 40 лет назад, на заводе была изготовлена, смонтирована и пущена в эксплуатацию **уникальная камера «Атмосфера-17» с защитной средой*** (аргоном). Она предназначалась **для сварки изделий из титановых сплавов** и обеспечивала высокое качество сварных соединений трубопроводов, корпусных конструкций и узлов машиностроения.

Рабочий, выполняющий операцию сварки, находился в защитной среде вместе с изделием и был одет в лёгкий водолазный костюм.

Внедрение этой уникальной для своего времени технологии сварки обеспечило высокое качество защиты сварочной ванны от окисления, что соответственно повышало качество сварных соединений и работоспособность систем трубопроводов в процессе эксплуатации.

Технологический процесс был разработан заводскими специалистами.

**Защитная среда (аргон) используется для предохранения материала от вредного воздействия (коррозии, окисления и др.) при нагреве и других видах обработки. Газ исключает контакт защищаемых объектов с воздухом и обеспечивает наилучшие условия для их обработки.*





Музей истории завода «Красное Сормово»

Календарь памятных дат ПАО «Завод «Красное Сормово» на 2024 год

Руководитель проекта: Сергей Николаевич Леонов
Составитель: Татьяна Васильевна Корягина
Технические редакторы: М.Г. Финюкова, Н.В. Данилевич, М.В. Дёгтева
Вёрстка, подбор фото, дизайн: М.В. Дёгтева

Фото на обложке Владислава Базаева

Типография ПАО «Завод «Красное Сормово»
300 экз.

Ссылки и QR коды в Календаре
памятных дат завода «Красное
Сормово» на 2024 год

Стр. 41 – фильм «Возвращение
Бенардаки» А. Прозоровского

Стр. 42 – песня «Сормовская
лирическая» Б. Мокроусова
и Е. Долматовского

Стр. 48 – церемония спуска
т/х «Мустай Карим»

Стр. 58 – «Песня о «Красном
Сормове» В.Д. Замышевского

Стр. 74 – ссылка на электронную
версию истории завода «Красное
Сормово» (сайт Музея)

museum.krsormovo.ru

