

СУДОСТРОЕНИЕ

НОВЫЕ КОНТРАКТЫ
«КРАСНОГО СОРМОВА»

Завод «Красное Сормово» подписал новые контракты на строительство танкеров-химовозов и сухогрузов. В течение ближайших двух лет завод обязуется поставить пять танкеров-химовозов проекта RST27M для компании «БФ Танкер» и пять сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для компании «Пола Райз». Заказчиком по этим судам выступает «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). Между компаниями подписаны соответствующие контракты.



Так, в 2017 году планируется построить и передать заказчику три танкера-химовоза проекта RST27M. Ещё два судна будут переданы в первой половине 2018 года.

Что касается сухогрузных теплоходов, то все пять судов заказчик получит в 2018 году. Их строительство также начнется в 2017-м.

Напомним, что в портфеле завода «Красное Сормово» в настоящий момент – также заказы на строительство трёх танкеров проекта RST27 и круизного лайнера проекта PV-300.

Таким образом, в 2017-2018 годах судостроитель будет загружена строительством 14 гражданских судов.

Танкеры-химовозы проекта RST27M предназначены для перевозки нефти и нефтепродуктов, а также вредных жидких веществ наливом. В одном рейсе обеспечивается перевозка трёх сортов груза.

Сухогрузы проекта RSD59 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов (в т.ч. зерна), пакетированных пиломатериалов и круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, контейнеров международного образца, крупногабаритного, длинномерного и тяжеловесного груза, угля и опасных грузов классов 1.4S, 2, 4, 5, 6.1, 8, 9 в соответствии с «Международной конвенцией перевозки опасных грузов». Сухогрузные теплоходы проекта RSD59 не имеют аналогов среди судов своего класса и ранее не строились на верфях РФ.

Технические характеристики проектов по новым контрактам:

Проект RST27M

Самоходное наливное однопалубное судно с шестью грузовыми танками, с двумя главными двигателями, с двумя винто-рулевыми колонками (винты фиксированного шага), смешанного «река/море» плавания, дедвейтом около 5337/7875 тонн (река/море) класса «Волго-Дон макс». Длина судна – 140,8 м; ширина – 16,9 м; расчётная осадка 3,6 м в реке и 4,6 м в море. Класс судна: KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker/Chemical tanker type 2 (ESP).

Проект RSD59

Самоходное сухогрузное однопалубное судно с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными ВРК, смешанного «река/море» плавания дедвейтом около 5100/7450 тонн (река/море) класса «Волго-Дон макс». Длина судна – 141 м; ширина – 16,9 м; расчётная осадка 3,6 м в реке и 4,5 м в море. Класс судна KM (*) Ice2 R2 AUT1-ICS.

Судно предназначено для перевозки навалочных грузов, в том числе зерна, угля, удобрений, металла, рулонов бумаги, лесоматериалов, пакетированных крупногабаритных и тяжеловесных грузов с удельным давлением не более 10т/м².

Разработчиком проектов является Морское Инженерное бюро.

По материалам пресс-службы ПАО «Завод «Красное Сормово»

НАШ КАЛЕНДАРЬ



3 февраля исполняется 90 лет со дня рождения Тимофея Григорьевича ГАЛАНИНА (1927-2003) – токаря-расточника завода «Красное Сормово», Героя Социалистического труда (1975).

Поступил на завод в феврале 1944 года и трудился без перерыва на протяжении полувека. За успешное выполнение заданий 8-й пятилетки награждён орденом Ленина. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1975 года за досрочное выполнение плана 9-й пятилетки Тимофей Григорьевич Галанин удостоен звания Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Принимал активное участие в общественной работе, избирался депутатом Горьковского областного Совета народных депутатов.

Материалы подготовила Маргарита ФИНЮКОВА
Фото автора и из архива музея истории завода

СОРМОВСКИЙ ДИРЕКТОРСКИЙ КОРПУС

ИЗ ПАСТУХОВ – В НАРКОМЫ,
ИЗ ТОКАРЕЙ – В ДИРЕКТОРА

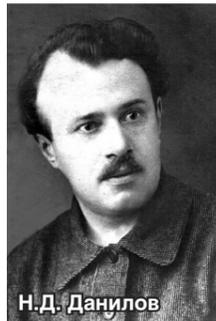
За 167 лет существования завода «Красное Сормово» у руля предприятия стояли 35 директоров и коллегиальных управляющих. Десять руководителей выросли в коллективе завода. На сегодняшний день известны имена 63 представителей сормовского трудового коллектива, выдвинутых на высокие административные, партийные и хозяйственные посты в различных республиках, краях и областях нашей страны – от Украины до Урала и Забайкалья, от Севастополя до Архангельска.

(Окончание. Начало в №3 за 2017 год)

Продолжаем публикацию фамилий из списка сормовского «директорского корпуса», подготовленного председателем общественного совета музея истории завода «Красное Сормово» Ю.К. Меньщиковым. Эти руководящие кадры, выдвинутые на высокие партийные и хозяйственные должности, воспитаны трудовым коллективом завода «Красное Сормово».

Иван Анфимович БОГДАНОВ. Рабочий судостроительного цеха, участник революционных событий и гражданской войны. С 1925 года председатель Севастопольского горисполкома.

Николай Дмитриевич ДАНИЛОВ (1889-1926). Известен как первый «красный директор» Сормовского завода. Коренной сормович, с 14 лет работал на заводе «мальчиком», затем токарем. Окончил городскую реальную школу и Нижегородское техническое училище. Член ВКП (б) с 1918 года.



Н.Д. Данилов

В годы Гражданской войны был членом коллегии заводоуправления, председателем завкома профсоюза металлистов. Сормовский завод Данилов возглавил в сентябре 1921 года, до этого руководство заводом осуществлялось коллегиально. Внёс реальный вклад в преодоление разрухи, переход на выпуск мирной продукции

Среди рабочих пользовался большим авторитетом, о нём говорили: «честный, трудоспособный, энергичный, стойкий защитник интересов рабочего класса».

В годы гражданской войны семья Даниловых жила впроголодь – как и все. Данилов не считал возможным использовать свой директорский пост, полагая, что стыдно жить в сытости, когда все вокруг голодают.

В 1922 году Н.Д. Данилов был назначен директором Приокского горного округа, центром которого был город Выкса.

Яков Дмитриевич ЕФРЕМОВ (1896-1972). Рабочий вагономеханического цеха, участник революционных событий и гражданской войны. Председатель Горсовета в Казани, председатель крайисполкома в Саратове.

Иван Дмитриевич КАБАКОВ (1891-1937). Рабочий мостового цеха. С 1921 года – председатель Воронежского Горсовета, с 1928 года – председатель Уральского Облсполкома.

Илья Иванович КВИТКОВСКИЙ (1884-1956). Рабочий паровозостроительного цеха. С 1921 года член Нижегородского Губкома ВКП(б), в дальнейшем – директор ряда крупных заводов.

Сергей Кононович КОЗЛОВ (1896-1938). Участник революционных событий. С 1919 года председатель Нижегородского Губисполкома. С 1921 года – торгпред СССР в Берлине.

Павел Андреевич КОМАРОВ (1888-1924). Рабочий, участник революционных событий. С 1919 года начальник Управления заготовок на Украине, занимал ответственные посты в г. Симферополе.

Сергей Иванович КОМИССАРОВ (1890-1964). Токарь. После 1918 года – председатель Северо-Кавказского Союза водников. После окончания Высших партийных курсов – председатель Северного крайисполкома (Архангельск).

Михаил Васильевич КУЗНЕЦОВ. Токарь снарядно-шрапнельного цеха. В 1920-е годы окончил Коммунистический Университет, Московское высшее техническое училище. В 1930-х годах был назначен директором крупного московского завода.

Василий Иванович КУРИЦЫН (1892-1937). Член РКП(б) с 1917 года. Был назначен директором завода «Красное Сормово» в 1922 году. Зарекомендовал себя решительным и смелым руководителем, отличным организатором производства. Под его руководством в 1926 году сормовичи построили двухвинтовой железнодорожный паром «Сталин» для Саратовской переправы, что явилось крупным техническим достижением. В.И. Курицын принимал активное участие в расширении верфи, оснащении её оборудованием, в строительстве дизельной мастерской, центральной амбулатории, трамвайной линии Сормово – Канавино, в создании клуба «Металлист». Он содействовал строительству Балахнинской ГРЭС и Варинского нефтеперерабатывающего завода. В 1927 году В.И. Курицын был назначен председателем ГОМЗ (Государственное объединение машиностроительных заводов).

В 1932 году в связи с отставанием Сормовского промышленного комбината снова возглавил этот коллектив и уже через полтора года восстановил утраченные позиции предприятия. В 1933 году назначен директором Луганского паровозостроительного завода. С 1935 года – начальник локомотивного управления Народного комиссариата путей сообщения СССР.

Иван Гаврилович МАКАРОВ (1888-1949). Рабочий мартеновского цеха. С 1918 года – председатель Правления Сормовского завода. После окончания Промакадемии – директор Коломенского завода (1920), директор Донецкого металлургического завода.

Пётр Константинович ПРЕМУДРОВ (1891-1938). Токарь полускатного цеха. С 1923 года – председатель Правления «Металлосиндиката», с 1925 года – председатель Правления треста Краматорских заводов. После обучения в Промакадемии возглавлял ряд заводов на Урале.

Александр Матвеевич СКОСЫРЕВ (1883-1935). Родился в селе Большое Козино Нижегородской губернии в семье крестьянина.

С 13 лет Александру пришлось пойти работать. Он был участником сормовской первомайской демонстрации 1902 года. В этом же году стал членом РСДРП. Принимал участие в строительстве баррикад у «каменной школы», в декабрьском вооружённом восстании 1905 года. В 1906 году был призван в армию, проходил службу на Дальнем Востоке, вёл революционную пропаганду среди солдат гарнизона.

В 1908 году Скосырева приняли на Сормовский завод, где он трудился слесарем в вагонно-ремонтном цехе. Участвовал в Первой мировой войне. Февральская революция застала его в городе Слуцке Минской области. Здесь он организовал первый Совет рабочих, крестьянских и солдатских депутатов, создал большевистскую партийную организацию.

В октябрьские дни 1917 года стал активным участником революционных событий в Сормове и в Нижнем Новгороде. В декабре 1917 года избран членом Нижегородского губкома РКП(б). Неоднократно избирался членом губернского комитета партии, членом губисполкома, членом президиума Нижегородского СНХ.

В 1922 году Александра Матвеевича назначили на должность управляющего Нижегородской конторой государственного банка, избрали членом ярмарочного комитета. В 1923 году Скосырев направился налаживать финансовую деятельность на Дальнем Востоке, возглавлял Северо-Кавказскую и Московскую областную контору Государственного банка.

В 1931 году Скосырев руководил строительством Московского велосипедно-мотоциклетного завода. Затем снова оказался на финансовой работе – в течение ряда лет он был членом правления Госбанка СССР, отвечая за финансирование РСФСР.

Сергей Александрович СТЕПАНОВ (1894-1937). Рабочий мостового цеха Сормовского завода. Председатель Николаевского Совнархоза. С 1920 года, сразу после национализации Николаевского (Черноморского) судостроительного завода стал его первым «красным директором». Был на этом посту до 1925 года. В эти годы на заводе велись работы по восстановлению и модернизации поднятых затопленных кораблей и достройке кораблей, в том числе двух подводных лодок типа «АГ», эскадренных миноносцев «Незаможник», «Петровский», «Шаумян», «Фрунзе», «Дзержинский» и др. Начались работы по освоению и промышленному внедрению электросварки. На ступе № 1 был заложен танкер «Красный Николаев».

Константин Григорьевич ХАХАРЕВ (1888-1937). Рабочий. С 1923 года – председатель Ульяновского Губисполкома. С 1930 года – директор кузнецкого металлургического комбината, с 1932-го – начальник управления «Спецсталь» (Москва).

(Стоит ли уточнять, что если дата смерти представителей «директорского корпуса» – 1937 или 1938 год, это означает только одно: репрессирован, расстрелян).

Общественный совет музея истории завода «Красное Сормово» выражает надежду, что читатели, располагающие информацией о жизни и деятельности упомянутых представителей заводского коллектива, передадут эти сведения в заводской музей.