

# ВО СЛАВУ РОССИИ КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР

## МАШИННАЯ ФАБРИКА ПЕРВОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ

### В окрестностях Нижнего Новгорода

Нижний Новгород, раскинувшийся при слиянии Оки и Волги, был одним из важнейших экономических центров России. Здесь издавна обосновалась крупнейшая ярмарка, имевшая международное значение. Со всех концов страны, а также из-за рубежа сюда съезжались разного звания люди, чтобы продать и приобрести товары. Грузов было изобилие, а транспорта не хватало.

Сам Нижний и все Нижегородское Поволжье были исконным центром русского судостроения. Здесь в избытке имелись квалифицированные плотники, столяры, модельщики, кузнецы, слесари, клепальщики.

К концу 1840-х годов и на протяжении последующего десятилетия XIX века в развитии транспорта Волжского бассейна наметился перелом. Наряду с несамоходным флотом начинает быстро развиваться пароходство.

Инициатором промышленного производства паровых судов для Волжского бассейна становится компания Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства, которая возникла в Петербурге 8 марта 1849 года. Учредителями ее были небезызвестные в то время лица: тайный советник князь Лев Викторович Кочубей, полковник князь Владимир Александрович Меньшиков, отставной гвардии поручик Дмитрий Егорович Бенардаки,

Участники компании на первом же учредительном собрании постановили, что будут перевозить товары и пассажиров по судоходным путям Волжского бассейна на пароходах и баржах собственного производства. Компаньоны решили построить в окрестностях Нижнего Новгорода судостроительное предприятие. На этом же учредительном собрании на строительство была выделена очень крупная по тем временам сумма – 500 тысяч рублей серебром.

Был решен вопрос о руководстве строительством и заведовании будущим заводом. На этот ответственный пост был назначен отставной майор корпуса горных инженеров Алексей Иванович Узатис. Как полномочному представителю компании, ему поручалось открыть в Нижнем Новгороде контору местного отделения пароходства и подыскать удобный участок под машинную фабрику с судостроительной верфью.

В черте города ни казенных, ни частных земель в продаже не оказалось. А местные хозяева несамоходного транспорта, опасаясь предстоящей конкуренции, склонили уездные власти Балахны (где в 32 верстах от Нижнего Новгорода можно было найти земельный участок) дать отрицательный ответ на прошение А.И. Узатиса. Однако он получил сведения, что вдовствующая помещица Крюкова согласна продать участок земли на правом берегу Волги, между деревнями Соромово и Мышьяковка.

30 июня 1849 года состоялась торговая сделка, в результате которой Узатис купил для компании Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства понравившуюся ему земельную площадь. Это был участок «начиная от межи государственных крестьян Козинской волости, деревни Соромовой, вниз по течению реки Волги, вдоль правого ее берега». 21 июля 1849 года Балахнинский уездный суд утвердил купчую. Эта дата и считается днем рождения Сормовского завода.

В три дня площадка под производственные корпуса была расчищена. Уже к ноябрю поднялись ввысь заводские кирпичные трубы. В донесениях балахнинского земского исправника за 1850 год об этом предприятии сказано: «Машинная фабрика устроена в течение лета и осени 1849 года по проекту отставного майора Алексея Ивановича Узатиса и расположена в трех зданиях. Главное (среднее) – двухэтажное, нижний этаж каменный, верхний – деревянный. В одном из боковых зданий помещается котельное, а в другом литейное и кузнечное заведения. Еще особо – пять жилых флигелей и запасные сараи».

В первоначальном виде Сормовский завод состоял из токарного и слесарного отделений, чугунолитейной с кузницей и котельной мастерских, а также верфи для сборки судов. Осенью того же года в цехах и мастерских было установлено выпущенное преимущественно из Бельгии оборудование. Двигательная сила к станкам и механизмам подводилась по трансмиссиям от двух стационарных паровых машин мощностью 5 и 25 л. с.

Применение в производстве и 1087 паровых двигателей и системы орудий и машин являлось одним из наиболее характерных признаков крупной машинной индустрии. В Соромове закладывалось предприятие именно такого рода. В России подобных машиностроительных фабрик в те годы насчитывалось не более десятка. Это дает основание считать Сормовский завод одним из первенцев русского промышленного производства.

С ноября 1849 года шаг за шагом разворачивалась производственная деятельность и внутри цеховых помещений. Нижегородская машинная Графический план первоначальной территории завода фабрика в то время была единственным предприятием во всем Волжско-Камском бассейне, которое приступило к производству пароходов. Уже первое десятилетие ее существования, когда создавались

паровые машины для «Камско-Волжского пароходного общества» и других заказчиков, отмечено ростом производства. В 1851 году оборот Сормовской фабрики составлял 77 000 рублей, а в 1852 году уже 121 000 рублей. К концу десятилетия обороты завода еще более возросли.

### **Мастеровые**

Окрестное население истари связывало свою судьбу с судовыми, железоделательными и прочими промыслами. Разорившиеся кустари, мещане и цеховые Нижнего Новгорода и Нижегородской губернии стали первыми рабочими машинной фабрики. Они и заложили здесь в 1850-х годах родословные корни рабочих династий сормовичей.

С основания завода и до 1854 года там работало в среднем около 100 человек, а в 1856 году их численность превысила шесть сотен. Им и принадлежит честь сооружения первых отечественных паровых судов.

История трудовой летописи Сормова 50-х годов XIX века хранит имена искусных кузнецов и литейщиков, виртуозов клепальщиков и иных специалистов высокого класса. Их самобытным мастерством создавалась слава Сормовского завода и отечественной судостроительной промышленности. Основателями рабочих династий считаются Матвей Курицын, Василий Вялов, Иван Третьяков, Афанасий Некоркин, Андрей Красильников, Михаил Митюгов. Известными сормовскими фамилиями стали Кокушкины, Плечковы, Плесковы, Гордеевы, Годяевы, Бояркины, Урыковы, Сухонины, Ляпины, Загребины, Чнеговы и др.

Среди инженеров Сормова, которые внесли наибольший вклад в развитие отечественного пароходостроения, особое место принадлежит Михаилу Михайловичу Окуневу. При его непосредственном участии в Сормове в начале 1850-х годов построено восемь железных и четыре деревянных речных парохода. А в годы Крымской войны Окунев стал консультантом по изготовлению морских винтовых кораблей.

Важную лепту в развитие производства, особенно в машиностроительную отрасль, внес Николай Александрович Корсаков, опытный инженер-технолог. Он занимал должность губернского механика. Без его согласия, без испытания на прочность никто не имел права отправить заказчику ни одной паровой машины или котла.

Наряду с отечественными специалистами в 50-х годах XIX века пароходостроением в Сормове были заняты бельгийские инженеры Арно, Кадо и механик Жориссен.

### **Первые ласточки**

В погожий майский день 1850 года на машинной фабрике было торжественно и празднично. В тот день спускали на воду первый пароход-«забежку», построенный в Сормове. Название ему дали символическое – «Ласточка». Небольшое колесное судно

прокладывало на Волге фарватер отечественному паровому флоту. В том же году со стапелей Сормовского затона сошел крупный кабестан «Астрахань» – судно переходного типа. Корпуса их были деревянные.

В 1851 году спущены на воду шесть пароходов да столько же судовых корпусов стояло на стапелях «в заделе». Все шесть пароходов, как и первые два, остались собственностью компании Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства. Но уже тогда две воздуходувные паровые машины были проданы заводчикам на Урал, а запасные части к паровым машинам и котлам продавались непосредственно на Нижегородской ярмарке.

В том же году в Сормове начинается строительство железных пароходов и барж. Первый железный пароход «Орел» с двигателем мощностью 80 л. с. предназначался для самой компании. Заложили его 8 сентября 1851 года, а с открытием навигации, 30 апреля 1852 года, спустили на воду. В июне «Орел» совершил пробный рейс из Нижнего в Рыбинск.

В 1852 году уже значительная доля продукции пошла заказчикам. Владельцы машинной фабрики не хотели ни в чем отставать от века, от внедрения в производство новинок техники. Предметом особой заботы было устройство более современной судостроительной верфи. В 1851 году там построили два деревянных крытых эллинга.

В середине 1850-х годов на Сормовском заводе появилось более совершенное оборудование. Такое оснащение в сочетании с мастерством рабочих позволяло совершить новый шаг в развитии судостроения.

С 7 мая 1854 года прежняя компания Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства стала именоваться Камско-Волжским акционерным пароходным обществом. Капитал этого общества превышал 800 тысяч рублей. Значительную часть акций скупил Д.Е. Бенардаки.

В годы Крымской войны (1853–1856) предприятию на Волге, согласно царскому указу, следовало развернуть производство военно-морских судов для Каспийской флотилии. Нужно было строить морские суда, да еще с винтовым ходом. Постройка судов подобного типа на Сормовском заводе являлась техническим новшеством.

Уже в 1856 году до 45 % всех отечественных пароходов Волжско-Камского бассейна составляли суда сормовского производства.

Завоевав первенство в создании отечественного парового флота на такой важнейшей водной магистрали, как Волга, судостроители Сормова добивались приоритета и в изготовлении иного рода машин и оборудования. В 1858 году здесь была построена первая на Волге паровая землечерпательная машина. Ее создание в русской

промышленной практике было смелым техническим экспериментом. Д.Е. Бенардаки. Портрет работы фон Штейбена, 1844 г. Из собрания Государственного Эрмитажа

Весной 1857 года Камско-Волжское пароходное общество решило строить рядом с машинной фабрикой железопередельный цех. Он предназначался для приготовления котельного и корабельного железа. Оборудование для него было подготовлено на месте. В помещении цеха установили прокатные станы с вальцами, и1084 механические ножницы.

Пуск железопередельного цеха способствовал увеличению потенциальных заказчиков, однако разразившийся экономический кризис не позволил это сделать. 3 февраля 1860 года акционеры продали машинную фабрику, судостроительную верфь и железопередельный цех. Единственным хозяином Сормовского завода становится Д.Е. Бенардаки.

## **СТАНОВЛЕНИЕ 1860–1880-е годы**

### **«Строили суда образцовые»**

Примерно через год после перехода предприятия в руки Бенардаки в России было отменено крепостное право. Первые три года после «воли» Сормовский завод строил суда нового типа. Это были так называемые туера, или «цепные пароходы», которые применялись на Шексне, Свири и в верховьях Волги. На заводе изготавливались с помощью пудлингования различные сорта железа и стали, тянулась проволока, ковались гвозди, отливались гири. Завод выполнял заказы на железные буксиры, паровые машины, газовые сварочные и нагревательные печи, паровые прокатные машины и производил ремонт судов.

За десятилетие с 1860 по 1869 год со стапелей Сормовской верфи сошло 40 паровых судов. Наиболее крупным из них был железный пароход «Лев», изготовленный в 1867 году. Это судно в 1000 л. с. являлось самым мощным на Волге. По качеству отделки, по остойчивости и прочности корабельного корпуса, а также по ходовым и тяговым показателям буксир «Лев» превосходил пароходы знаменитой системы Ллойда.

Огромная заслуга в создании этого буксира принадлежала молодому инженеру-технологу Алексею Гавриловичу Некрасову. Он пришел на завод уже с практическими и теоретическими навыками. С помощью местных мастеров судостроения А.Г. Некрасов стремился создавать суда возможно более легкие и вместе с тем прочные и экономичные. Инженер Некрасов с незначительными перерывами служил на Сормовском заводе более 40 лет. За это время им были построены десятки пароходов, которые считались образцовыми. Его имя вполне заслуженно причисляется к плеяде крупных деятелей в области развития русской техники на Волге.

Рука об руку с Некрасовым долгое время работал другой истый и1090 труженик – механик Федор Сергеевич Беляев. Из рядового мастерового он вырос до выдающегося механика-изобретателя. В Сормове им были сделаны важные усовершенствования, намного повысившие коэффициент полезного действия паровой машины «компаунд». При этом он добился значительного снижения расхода металла на изготовление отдельных узлов машины. Этот талантливый изобретатель по праву считается одним из самых достойных деятелей в отечественном пароходостроении. В знак уважения к заслугам Федора Сергеевича в 1859 году с Сормовской судовой верфи спустили пароход «Механик Беляев».

В развитии производства наряду с инженерами и техниками все большую роль стали играть рядовые мастера. Сормовская судовой верфь была практической школой совершенствования их искусства пароходостроения.

### **Первая в России мартеновская печь**

С конца 1860-х годов Бенардаки обратил внимание на более выгодную и перспективную отрасль промышленности – на железорудное производство. Он сумел подыскать и привлечь к себе на службу великолепного организатора передовой технологии выплавки стали. Этим человеком был 25-летний горный инженер Александр Александрович Износков, давно вынашивавший идею постройки отражательной (регенеративной) печи для плавки стали.

В 1867 году он побывал на Парижской выставке, где познакомился с конструкцией мартеновской печи. Вернувшись на родину, молодой инженер предложил строить такие же печи на русских заводах. Из местных материалов, без помощи иностранцев А.А. Износков взялся в кратчайший срок выстроить на Сормовском заводе сталеплавильную печь системы Сименса – Мартена.

Пуск первой мартеновской печи состоялся в начале апреля 1870 года. Весть об этом событии, имевшем огромное значение в развитии отечественной металлургии, быстро облетела все промышленные центры России.

Для работы при мартеновской печи подобрали несколько человек, издавна знакомых с металлургией. Одни были выписаны по просьбе Износкова из Златоуста, с Княже-Михайловской фабрики, где они занимались тигельным приготовлением и1089 стали по методу прославленного металлурга Павла Петровича Аносова. Других – техника Н.Н. Кузнецова, рабочих Плечкова и Казакова – перевели от пудлинговых печей железорудного цеха. Этот костяк мастеровых людей во главе с Износковым и приступил к освоению технологии сталеварения в мартеновской печи.

Уже за первые стальные болванки, которые экспонировались в 1870 году на Всероссийской промышленной выставке в Петербурге, выставочный комитет экспертов присудил хозяину Сормовского завода Д.Е. Бенардаки «за введение литья по

способу Сименса – Мартена» бронзовую медаль. Это была первая награда предприятия.

Сталевары Сормова, совершенствуя свое мастерство, за короткий срок достигли отличных результатов. В 1872 году на Московской политехнической выставке сормовская сталь была отмечена высокой наградой: Императорское общество любителей естествознания, антропологии и этнографии при Московском университете присудило Сормовскому заводу Большую золотую медаль.

Самым деятельным и смелым помощником инженера Износкова оказался бывший пудлинговщик Яков Плечков. Он досконально знал производство – от составления шихты до определения момента выпуска стали из печи. Долгие годы Яков Иванович не имел себе равных в искусстве сталеварения.

### **«Переворот»**

28 мая 1870 года умер Д.Е. Бенардаки. На должность управляющего предприятием, взамен Узатиса, незадолго до своей смерти он определил опытного и образованного инженера Константина Окунева, сына известного судостроителя Михаила Михайловича Окунева. Новый управляющий был человеком творчески деятельным. Под его руководством сормовские инженеры задались целью сконструировать такой тип речного парового судна, в котором сочетались бы многие полезные качества: высокая прочность, наибольшая грузоподъемность, повышенная скорость, экономичность и, наконец, комфортабельность.

В 1871 году такое судно появилось. Это был товаропассажирский колесный пароход в железном корпусе и1089 с двухэтажной надстройкой. Длина судна составляла 80,6 м, ширина – 12,85 м. Скорость парохода (при общей мощности двух разновальных машин 580 индикаторных сил) достигала 16 км/час вниз по течению и 12,8 км/час вверх. За навигацию на пароходе предполагалось перевозить до миллиона пудов груза, совершая рейсы от Нижнего Новгорода до Астрахани и обратно за 12–13 суток. Безусловно, такая конструкция не могла бы выдержать подобной нагрузки без наличия лучшей стали, которую научились варить в мартеновских печах.

Новому судну дали громкое название – «Переворот». Его появление на волжской магистрали вызвало немалую сенсацию. Он опровергал прежние представления авторитетов о невозможности возведения на пароходах двухъярусных надстроек.

### **Фабрика расширяет производство**

Несмотря на крупные достижения в развитии судостроения, в начале 1870-х годов Сормовскому заводу пришлось переключаться на новый профиль. Господствующей стала железнодорожная продукция: рельсы, поворотные круги, крестовины, сигнальные приборы, колесные оси и бандажи и, наконец, вагоны.

4 февраля 1872 года возникло акционерное общество «Сормово». Оно учреждалось «для выплавки чугуна, выделки железа и стали, приготовления из них изделий на продажу, построения машин, судов, подвижного состава для железнодорожных дорог, рельсов и проч., и равно самую добычу всякого рода металлов и минералов».

В том же году началась постройка на территории Сормовского завода вагонного цеха и связанных с ним колесной, деревообделочной, бандажной мастерских. Расширились кузнечный и прокатный цехи, устанавливалось новое оборудование, в частности пятитонный паровой молот, и более мощные прокатные станы.

Огромный размах, с которым разворачивалось производство, увеличение количества рабочих и небывалые доходы владельцев – все свидетельствовало о том, что завод становился крупнейшим предприятием отечественной индустрии.

Разразившийся в 1873–1875 годах промышленный кризис основательно потряс российскую экономику. Крах Камско-Волжского пароходства, а также резкое сокращение только что начавшегося вагоностроения тяжело отозвались на Сормовском заводе. Производство в 1874 году сократилось в шесть раз, а количество рабочих – в семь.

Экономический кризис привел к банкротству акционерного общества «Сормово». 11 апреля 1875 года по указанию царя над имуществом и делами несостоятельных наследников Д.Е. Бенардаки была учреждена опека.

Используя широкие связи в правительственных кругах, опекуны сумели заполучить для Сормовского завода казенный заказ на постройку 3000 железнодорожных вагонов. За пятилетие (1876–1880 гг.) вагонный отдел завода отправил на железные дороги 6628 товарных вагонов. Казенные заказы на железнодорожные вагоны приносили хозяевам огромные по тем временам дивиденды.

В четвертое десятилетие своего существования Сормовский завод вступил твердо и уверенно, как никогда ранее. Только одной стали можно было отлить за сутки до 2600 пудов, прокатывать железа и стали разных сортов 2500–3000 пудов. Завод мог изготавливать ежемесячно до 200–250 товарных, до 10 пассажирских вагонов и, кроме того, паровые машины, котлы, водопроводные трубы, весовые помосты и гири, мостовые части и еще много разнообразных изделий.

В судостроении, как и прежде, шли поиски новых, оригинальных решений. В 1885 году на районной промышленной и сельскохозяйственной выставке в Нижнем Новгороде за «отличную работу пароводного вала с отделанными шейками» завод был отмечен Императорским русским техническим обществом Дипломом Первого разряда, что было равносильно Золотой медали.



В 1887 году Сормовский завод одним из первых в Поволжье приступил к изготовлению морского транспортного флота. В этом году со стапелей его судостроения сошла шхуна «Минин» водоизмещением 500 т. Сормовские шхуны считались в те времена наиболее совершенными, даже по сравнению со шхунами шведской фирмы «Мотала», славившимися во всем мире.

В отличие от своих иностранных коллег, которые ревниво придерживались прежних конструкций, сормовские судостроители сумели применить на шхунах немало «удобовыгодных новшеств»<sup>187</sup>. Они установили пониженные нормы расхода металла на изготовление корпуса судна. На сормовских шхунах было более удобное управление работой двигателей. По-новому была устроена охлаждающая система. Новинки техники, применявшиеся сормовичами, ранее вообще не использовались в шхунном судостроении не только в России, но и за границей. По свидетельству выдающихся специалистов, многие нововведения были «в высшей степени смелыми, отличавшимися оригинальностью и самостоятельностью своих конструкций».

Заслуга в осуществлении технических новшеств принадлежала А.Г. Некрасову, уже составившему себе имя на Волге, и Я.Я. Лазареву, чья деятельность тоже получила широкую известность далеко за пределами Сормова. Оба они постоянно добивались создания наивыгоднейших конструкций паровых машин. Так, в 1888 году в Сормове впервые в нашей стране была сконструирована двухколенчатая паровая машина с тройным расширением пара.

Значительный вклад в развитие парового флота был сделан прославленным знатоком отечественного судостроения Василием Ивановичем Калашниковым. На Сормовском заводе он около четырех лет (1890–1894) заведовал машиностроительным отделом. Он построил здесь несколько паровых машин и котлов для морских шхун и речных пароходов, в частности сконструировал и установил машины четверного расширения на пароходе «Богатырь». В эти же годы В.И. Калашников разработал оригинальный проект постройки паровых машин тройного расширения для московского водопровода.

Солидная репутация, завоеванная в прежнее время и подкрепленная важными достижениями в судостроении, позволила привлечь новых заказчиков.

Производство поднималось, но на этот раз медленно. Обстановка промышленной жизни России сложилась не в пользу сормовских заводладельцев. Наследники Бенардаки с согласия опекунов решаются навсегда распрощаться с Сормовским заводом.

С 1 июля 1894 года Сормовский завод перешел во владение группы финансистов и промышленников, которые создали новое акционерное общество механических,

чугунолитейных, и1089 судостроительных, паровозо- и вагоностроительных, сталелитейных и железоделательных заводов «Сормово».

### **Сормовские династии**

Первые пореформенные десятилетия в России были периодом интенсивного формирования промышленного пролетариата. Именно в этот период сформировался и основной костяк кадровых рабочих Сормовского завода. Всех фамилий потомственных рабочих-сормовичей, которые закрепили старые и заложили новые заводские и семейные традиции, не перечислить. Назовем лишь некоторые.

В 1872 году 12-летним мальчиком пришел на завод, чтобы работать на судовой верфи, Василий Иванович Бояркин. При советской власти за свой творческий многолетний труд он был награжден орденом Ленина.

С ранних лет вслед за отцом и братьями пришел на завод и Яков Урыков. Вместе с другими старейшими рабочими в 1939 году ему был вручен орден Трудового Красного Знамени.

В те же годы пустила прочные корни в судостроительном производстве семья Гордеевых. Свой трудовой путь на заводе они начали еще в 1850-х годах. Тихон Григорьевич Третьяков шел на производство по проторенной дороге: с основания завода здесь работал его дед – столяр и плотник. 57 лет проработал Т.Г. Третьяков на Сормовском заводе. Одному из первых в стране ему было присвоено звание Героя Труда.

Рано, всего 12 лет от роду, начал трудовую жизнь и Михаил Всеволодович Курицын. А расстался он с родным заводом на 70-м году жизни. Советское правительство отметило его самоотверженный труд орденом Трудового Красного Знамени.

К коренным сормовичам принадлежало и вливавшееся в рабочий коллектив пополнение из семей Чнеговых, Караевых, Горевых, Куприяновых, Загребиных и многих других.

## **НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ 1890–1910-е годы**

### **Акционерное общество «Сормово»**

В 1894 году Сормовский завод полностью перешел из владения наследников Бенардаки в собственность акционерного общества, и полное его название звучало так: «Акционерное общество «Сормово» – Механические, чугунолитейные, судостроительные, паровозо- и вагоностроительные, сталелитейные и железоделательные заводы. Сормово, Нижегородской и1075 губернии». За 1894–1900-е годы на Сормовском заводе количество рабочих увеличилось более чем в пять раз.

Новые хозяева не жалели миллионных средств на переоборудование завода и расширение его территории для постройки новых цехов. Уже через год были построены новые железопередельный, прокатный и котельный цехи, в которых появилось современное оборудование, в том числе и заграничное.

Впервые в России мартеновские печи были переведены на нефтяное топливо, что значительно сокращало затраты времени на каждую плавку и увеличивало съём стали. В Сормове появились такие новинки техники, каких не было ни на одном предприятии России. В кузнечном цехе действовал гидравлический пресс в 1200 т. В котельном цехе вводились гидравлическая клепка и пневматическая чеканка.

В период перестройки новые хозяева поставили дело так, что завод не терял своих заказчиков. Это дало возможность уже за первый отчетный год повысить общую стоимость продукции до 5 249 511 рублей.

В 1896 году на громадной заводской территории стали спешно воздвигать несколько паровозных цехов. Всюду был заметен прогресс. Красноречиво рекламировались сормовские изделия, представленные на XVI Всероссийской промышленно-художественной выставке 1896 года в Нижнем Новгороде. На выставочной территории завод имел собственный павильон. В нем демонстрировалась часть корпуса морской шхуны, паровой котел новой марки, три паровые машины, железнодорожные вагоны и прочие изделия.

Сормовские предприниматели были людьми сведущими в своем деле. Для более широкого обозрения продукции, с целью заполучить больше заказчиков, они демонстрировали на водных просторах Оки и Волги буксир мощностью 750 л. с. и два больших комфортабельных товаропассажирских парохода со всеми новейшими техническими достижениями. На пароходах были установлены машины тройного расширения в 1000 л. с., имелось электрическое освещение.

По итогам технической реконструкции и расширения производственных площадей Сормовский завод на конец прошлого века превратился в крупнейшее предприятие, в '330 раз превосходящее первоначальные размеры машинной фабрики. Речные суда, морские шхуны, товарные и пассажирские вагоны, паровозы с маркой Сормовского завода можно было встретить по всей России.

### **Завод встает на рельсы**

Уже в начале нового века в правлении акционерного общества «Сормово» главенствуют представители финансового мира. Более 10 лет Сормовский завод конкурировал с Коломенским машиностроительным заводом. Но как только акционерные общества «Сормово» и «Коломна» оказались под влиянием Международного коммерческого банка, тотчас же новый состав правления общества «Сормово» разработал проект объединения заводов, который был одобрен на общем

собрании акционеров в 1913 году. В годы Первой мировой войны оба предприятия слились в единый концерн «Коломна – Сормово».

Экономический кризис, охвативший промышленность России на рубеже XIX–XX веков, не коснулся Сормовского завода. Он получил значительные кредиты и выгодные заказы от казны. Новейшая техническая оснащенность завода существенно повысила производительность труда, превратила его в мощное, конкурентоспособное предприятие. Хозяева завода за десятилетие (1894 – 1904 гг.) вложили в новое строительство и оборудование свыше 10 млн. рублей.

Завод производил паровозы, вагоны и всевозможное железнодорожное оборудование, суда, паровые машины, мостовые сооружения и различные металлические конструкции, сталь, чугун, листовое, прокатное, кованое и сортовое железо и многие иные изделия.

Начиная с 1907 года завод приступил к производству совершенно новых для него видов продукции: трамвайных вагонов, золотопромышленных драг, бурового оборудования для нефтяных промыслов. В том же году завод начал производство нефтяных двигателей.

За 18 месяцев, с июля 1911 по 1 января 1913 года, более чем в четыре раза выросло производство вагонов и в два раза – пассажирских паровозов. В 1911 году на российские железные дороги поступил новый тип сормовского паровоза с маркой «С», спроектированный конструкторами завода. Этот паровоз скоростью и мощностью выгодно отличался от всех старых образцов.

За 10 месяцев 1908–1909 годов со стапелей завода сошло на воду 26 судов. В том же году выполнялись заказы по постройке шести больших почтово-пассажирских пароходов для Волжского бассейна, винтового парома для Рязано-Уральской железной дороги и морского нефтеналивного теплохода «Русь».

Самый высокий уровень в судостроении был достигнут в 1911 году. Именно в это время на заводе был создан мощный и наиболее крупный караван судов для засыпки нефтеносного участка Биби-Эйбатской бухты на Каспии. Он состоял из 14 вспомогательных судов (землесосы, буксирные пароходы, железные шаланды) и двух плавучих трубопроводов. Впоследствии караван пополнился еще восемью судами.

С 1913 года завод вступил в фазу подъема. Из построенных в этом году судов выделяется самоходный сухогрузный теплоход «Данилиха». По грузоподъемности (2000 т) это было самое крупное волжское судно. Его малая осадка позволяла доставлять груз даже в Москву.

Характер и размах производства на Сормовском заводе вызвали необходимость в капитальных затратах на новое строительство и модернизацию оборудования.

В 1908 году на заводе впервые появилась термическая печь. Судомеханический цех пополнился современным оборудованием, таким, как токарные, карусельные и другие станки, главным образом для обработки коленчатых валов. Была создана электрическая печь для выплавки качественной стали, переоборудован вагонный отдел завода, построены новые вагоностроительные корпуса.

### **От стихийных бунтов до вооруженного выступления (1899–1905 гг.)**

Эти годы вошли в историю Сормова и завода как период политических и вооруженных выступлений пролетариата. «Из населенных пунктов Нижегородской губернии, – говорится в жандармском донесении, – самым опасным в смысле нарушения общественной безопасности и порядка является Сормово. В этом месте, несмотря на все принимаемые меры, революционная пропаганда продолжает развиваться прогрессивно, принимая все более и более крайние направления. Имея до 14 тысяч заводских рабочих, как известно, самого восприимчивого к пропаганде элемента, село Сормово сосредоточивало в себе наиболее решительных революционеров».

Первый бунт сормовских рабочих возник по поводу очередной задержки заработной платы в субботу 24 июля 1899 года. Из уст в уста пронеслась весть, что полочки не будет, хотя объявления от директора в цеха никакого не поступало.

Собиравшуюся грозу чувствовала и администрация завода. Директор Ф.А. Фосс направил телеграмму в Правление Акционерного Общества с просьбой поторопить высылку заработной платы. Однако Правление не спешило с ответом. Фосс послал вторую, более требовательную телеграмму: «Петербург. Правление Акционерного Общества «Сормово»... Далее отложить выдачу денег нельзя... Имею честь сообщить, что вследствие невыдачи сегодня заработка рабочим, собралась большая толпа, настойчиво требовавшая выдачи им сегодня уже денег. На все мои увещания и доводы они не расходятся и посейчас (6 часов вечера), и чем кончится этот инцидент неизвестно. Доводя о сем до вашего сведения, честь имею покорнейше вас просить не отказать, обязательно перевести ко вторнику необходимую нам сумму денег, и тем избежать могущего быть скандала со стороны рабочих. С совершенным почтением. Фосс».

Скандал разразился раньше, чем ожидала заводская администрация. По окончании работы у главной конторы завода собравшиеся рабочие шумно требовали, чтобы

заработная плата была немедленно выплачена. Появившийся по требованию рабочих Фосс путанно объяснил, что денег нет, сваливая вину на Правление Общества, и обещал выдать деньги в ближайшие дни.

Толпа волновалась все сильнее, и Фосс поспешил укрыться в своей квартире, по привычке думая, что рабочие пошумят-пошумят и разойдутся по домам. Но расчеты администраторов завода оказались ошибочными. Появившегося в окне своей квартиры для успокоения рабочих директора толпа встретила градом камней, зазвенели стекла. От квартиры директора разъяренная толпа бросилась к сердцу завода – электрической станции, приводя в негодность ценные приборы и механизмы.

Разгромив электростанцию, толпа перешла к главной конторе. Посыпались стекла, полетели во все стороны кипы бумаг, чертежей. С главной конторы гнев толпы перебросился на потребительское общество. «Громи грабилровку!», и безудержная лава бросилась к лавкам «потребилровки», полилось вино, разыгрались страсти...

В Сормово откомандировывается отряд на подавление беспорядков. Весть о прибытии войск с быстротой молнии облетела Сормово, рабочие рассеялись по своим квартирам.

Трудно установить количество арестованных в ту ночь. Уцелевшее в архивах письмо следователя по важнейшим делам указывает, что в качестве зачинщиков были привлечены к ответственности рабочие: И.А. Хверинов, В.А. Чеховецкий, К.Л. Лебедев, Б.Т. Щеглов, И.Т. Щеглов, И.Н. Рыбаков, Г.Е. Смирнов, М.И. Дулин, В.П. Дмитрусенко, И.Н. Дубинин, М.Е. Гордеев, К.С. Хореев, П.И. Корочкин, Г.И. Чижов. О.С. Романов, М.Д. Бояркин, Н.С. Загребин, О.С. Шишкин, И.А. Александров.

Только в 1900-х годах постепенно рабочие начали втягиваться в политическую деятельность. Толпы безработных ежедневно дежурили у заводских ворот, а над теми, кто еще оставался в стенах завода, как дамоклов меч, висела угроза тоже оказаться безработными. Это заставляло многих задуматься над своим существованием, прислушиваться к речам агитаторов, высказывать свое недовольство существующими порядками.

Бунт 1899 года внес большое оживление в работу кружков при народной столовой. Это здание (вместимостью до 1000 человек) в ходе событий превратилось сначала в очаг культуры, а затем в штаб революционных сил. Во время декабрьских событий 1905 года оно было уничтожено казаками как место «крамолы».

В 1900 и 1901 годах подпольная работа революционных кружков развернулась довольно широко. Часто проходили аресты тех или иных революционеров, рабочие научились правильно оценивать эти аресты и выдвигать на смену арестованным наиболее выдержанных и верных лидеров из своей среды.

1902 год принес Сормову много событий. В 20-х числах февраля была созвана конференция представителей всех революционных организаций. Она состоялась в доме братьев А. и П. Урыковых близ Починок. От восьми районов, на которые делилось Сормово, на конференцию было делегировано до 40 представителей. Делегаты обсуждали вопрос о праздновании Первого Мая, приняли схему проведения праздника. В период подготовки к нему участились тайные сходки, напряженно работали подпольные нижегородские типографии, в изобилии снабжая Сормово листовками, призывающими на праздник.

Благодаря усиленной подготовке празднование Первомая в Сормове вылилось в демонстрацию в несколько сот человек. Впервые по улицам Сормова проплыло Красное полотнище с призывом: «Долой самодержавие! Да здравствует политическая свобода!». Это знамя нес П.А. Заломов, ставший прототипом Павла Власова, героя романа М. Горького «Мать». Прибывшие из Нижнего Новгорода войска рассеяли демонстрацию, а организаторы ее во главе с Петром Андреевичем Заломовым были арестованы.

Разгром первомайской демонстрации 1902 года в Сормове обессилил революционные организации, но в то же время послужил толчком к расширению революционного движения сормовичей, он способствовал также политическому пробуждению тех слоев рабочих, которые ранее не принимали участия в политической борьбе. Здание народной столовой

Несмотря на последовавший суд, приговоривший П.А. Заломова и других активных участников демонстрации к лишению всех прав состояния и пожизненной ссылке в Сибирь на поселение, властям не удалось заглушить боевого настроения сормовского пролетариата, о чем свидетельствуют события 1905 года.

Волна забастовок, прокатившихся по России в ответ на расстрел рабочих правительственными войсками 9 января 1905 года, не обошла и Сормово. 10 января в Сормове был организован митинг пролетариата против расстрела рабочих. Забастовали рабочие судостроительного, арматурного, котельного, инструментального, паровозомеханического цехов и лесопилки.

В феврале на заводе была проведена забастовка, в которой участвовало уже 6000 рабочих. В середине февраля в заводе стало действовать собрание уполномоченных и 1086 от всех цехов, задачей которого была защита интересов рабочих.

Массовки, сходки и собрания продолжались непрерывно около двух месяцев. В эти дни в борьбе с черносотенцами погибли сормовские рабочие – члены боевой дружины Леонид Командин и Алексей Дмитриев. 15-тысячная толпа рабочих провожала товарищей на кладбище. Ни полиция, ни казаки не осмелились там присутствовать.

Сормово превращалось в опорный центр революционной борьбы пролетариев всей Нижегородской губернии. Стремясь подорвать рабочее движение, 18 июля во всех цехах завода было вывешено объявление директора, извещавшее, что с 1 августа 1905 года завод закрывается на неопределенное время. Все рабочие были уволены.

Локаут был тяжелым ударом для сормовичей. Без всяких средств к существованию оказались 12 тысяч человек и вместе с ними около 30 тысяч членов их семей. Но он нанес ущерб и хозяевам завода: грозя неустойкой, заказчики требовали выполнения срочных заказов. Сормовский завод поставлял вооружение для военного ведомства, которому требовались пушки и снаряды, и 25 августа началась работа почти во всех цехах.

17 октября 1905 года появился царский манифест, который народ воспринял с недоверием. В эти дни власть фактически перешла в руки рабочих. Позднее об этом периоде стали говорить как о Сормовской республике. Боевая дружина, созданная эсерами, большевиками и другими революционными партиями, поддерживала в рабочем поселке твердый порядок. На заводе была создана рабочая милиция. Действовал рабочий суд, заседания которого проходили еженедельно.

Ноябрь – начало декабря отмечены стачками, забастовками. Рабочие с энтузиазмом встретили известие о том, что пролетариат Москвы 22 (9) декабря поднялся на вооруженную борьбу. В этот день на заводе прошел грандиозный митинг, в котором приняли участие почти все Знаменосец Павел Власов (кадр из кинофильма «Мать») рабочие. Было решено начать политическую забастовку и готовиться к вооруженному выступлению. Сигнал заводским гудком должен был дать рабочий И.М. Олимпиев.

Рано утром 25 (12) декабря над Сормовом раздался долгий, тревожный гудок. Началась забастовка, завод остановился. После митинга у главной конторы вооруженные рабочие с пением революционных песен, с красными знаменами направились по Александро-Невской улице (ныне ул. Баррикад) к народной столовой. Шествия возглавляла боевая дружина, которой руководил П.С. Мочалов. Между рабочими и полицией завязалась перестрелка. Заняв столовую, рабочие не получили выгодной позиции и оставили ее. Этим воспользовались казаки и полицейские, которые учинили расстрел не только безоружных рабочих, но и женщин и детей. Это переполнило чашу терпения сормовичей.

С утра 26 (13) декабря на углу Шоссейной и Александро-Невской улиц, близ каменного здания школы, началась постройка баррикад. Всего в Сормове было сооружено 25 баррикад. В здании школы размещался штаб, была установлена пушка. Общее количество дружинников, находившихся под командованием П.С. Мочалова, было около 100 человек.



Только 27 (14) декабря, применив артиллерию, полиция и казаки смогли оттеснить рабочих. Было убито около 40 рабочих и около 100 ранено. Вооруженное восстание в Сормове было подавлено. На другой день губернатор Фредерикс телеграфировал министру: «Вчера в Сормове действиями артиллерии, казаков, полиции все баррикады уничтожены».

Новый 1906 год сормовские рабочие встретили в обстановке тяжелых испытаний. Завод стоял холодный и пустой. Тысячи рабочих семей лишились единственного источника существования и теперь нищенствовали в полном смысле этого слова. Только 12 января администрация впервые объявила о найме рабочих. С раннего утра у заводских ворот толпились люди. Но не всем удавалось получить работу. К лету 1906 года количество рабочих на заводе возросло до 9500 человек. Однако осенью снова начались массовые увольнения.

С апреля 1908 года на завод уже никого не принимали, а увольнения продолжались и приобретали массовый характер. Рабочих осталось всего 3852 человека. Годы промышленной депрессии после Первой русской революции, сокращение казенных заказов железнодорожного ведомства, переход к новым видам продукции – все это предопределяло стремление владельцев завода снизить издержки производства путем не только понижения заработной платы, но и внедрения новой техники.

## **НА КРУТОМ ПОВОРОТЕ ИСТОРИИ 1914 –1917 годы**

### **Военные заказы**

20 июля (2 августа) 1914 года, когда заводской гудок известил об окончании рабочего дня, собравшимся у закрытых ворот главной проходной рабочим было объявлено, что по воле царя Николая II Российская империя вступила в войну.

Сормовский завод относился к числу тех немногих частновладельческих предприятий, которые и в мирное время выпускали продукцию для военных нужд. По заказам военно-морского флота он производил мостовые, поворотные и судовые подъемные краны, стальное литье для кораблей. На заводе изготовлялись гребные винты и валы для миноносцев, патронные ящики, выючные приспособления, специальная сталь для взрывателей, броневые щиты к зарядным ящикам. В Русско-японскую войну завод выпускал снаряды различных калибров. Специальный снарядный цех был сооружен еще в 1905 году.

Незадолго до Первой мировой войны сормовичи стали изготавливать бомбы для пушек Виккерса, а также 48-линейные снаряды. Но заказы для артиллерии до 1913 года составляли менее 10 % всей продукции.

Уже с самого начала войны Сормовский завод получал от казны огромные заказы на военные поставки. Военная продукция стала основным видом производства. Выплавка стали для взрывателей к концу 1914 года увеличилась в 6,6 раза. Особенное развитие получило производство артиллерийских снарядов, 48-линейных бомб, двуколок для военного обоза, броневых щитов, поковок для пушек, специальной стали для взрывателей. Появились и новые виды военной продукции: 42-линейные бомбы, бронированные зарядные ящики, повозки для ружейных стволов. На заводе стали собирать пушки образца 1902 года.

В 1915 году завод был привлечен к изготовлению поковок для 300 тысяч ружейных стволов, а также к выполнению большого заказа на производство стаканов для снарядов к 76-мм пушкам.

Судостроение в это время почти прекратилось. Было ликвидировано и мостовое дело. Главным видом производства на заводе стало боевое вооружение и снаряжение. Только в 1917 году было изготовлено свыше 824 тысяч разных снарядов, более 171 тысячи поковок для ружейных стволов, около 40 тысяч стальных болванок для взрывателей и много других видов вооружения.

В первые два года войны был построен шрапнельный завод со многими мастерскими. Кроме того, появились новые пушечный и снарядный цеха, обозные мастерские при железнодорожном и бандажном цехах, снарядно-прессовые при ковочном и бандажном, мастерские для В снарядном цехе. 1915 г. ковки ружейных стволов. Были значительно расширены и усилены оборудованием прокатный, фасонно-литейный, инструментальный, ковочный, кузнечный, рессорный и многие другие цехи.

Бурный рост завода требовал непрерывного пополнения рабочими. В военные годы появилась огромная масса выходцев из деревни. Квалифицированных мастеров становилось все меньше. Это отрицательно сказалось на производительности труда, на своевременности исполнения заказов и качестве выпускаемой продукции.

### **Царь свергнут**

За время войны производственная мощность завода резко увеличилась. Цеховых и складских зданий стало в три раза больше, чем до войны. Продукции производилось на сумму 80 миллионов рублей против 18,5 миллиона рублей в 1913 году. Численность рабочих и служащих возросла более чем в два раза. Владельцы завода получали баснословные прибыли. А народ бедствовал.

1917 год начался для сормовских рабочих особенно тяжело. Война затягивалась. Экономика подходила к полной разрухе. Резко сократился подвоз всяких продуктов. Рабочие голодали. Грозные признаки неминуемого извержения революционного вулкана проявились 9 января 1917 года. Двенадцатая годовщина «кровавого

воскресенья» была отмечена волнениями. По распоряжению губернатора в Сормове были произведены аресты.

Поражение России в войне и революционные выступления по всей стране привели к падению царской власти. Официальное сообщение о свержении самодержавия u1087 поступило в город 27 февраля вечером. Сормовские рабочие поддержали революционеров (состоявших в разных партиях, но действовавших вместе) и решили начать новую всеобщую стачку. 1 марта был избран стачечный комитет, а 21 апреля создан общезаводской профсоюзный комитет, в который вошли 19 человек. Председателем стал эсер Я. Обрядчиков, секретарем – большевик С. Коршунов.

Завком принял активные меры по введению 8-часового рабочего дня. При нем была создана комиссия по проведению рабочего контроля над производством. Общезаводской комитет боролся за улучшение условий труда рабочих, вмешивался в вопросы найма и увольнения, энергично участвовал в политической жизни. Он решительно выступал против администрации, когда она отказывалась считаться с интересами рабочих. Директору завода С.А. Хренникову неоднократно приходилось выполнять категорические требования завкома.

### **Остановить завод не удалось**

Хозяева всячески старались противодействовать попыткам вмешательства в управление заводом. 1 сентября дирекция объявила: «Сормовские заводы по распоряжению правления с 15-го сего сентября закрываются, вследствие чего все мастерские и рабочие через две недели от сего числа, т. е. 15 сентября, рассчитываются...» Это был испытанный, старый прием: решили остановить предприятие и оставить без средств к существованию десятки тысяч рабочих.

Известие об остановке завода взволновало всю сормовскую округу. Сормовский большевистский комитет высказался против закрытия завода и выдвинул требования: переход всей власти в руки рабочих и беднейших крестьян; конфискация предприятий сознательно саботирующих предпринимателей; установление полного контроля как над банками, так и над производством; введение всеобщей трудовой повинности; сормовским рабочим продолжить работу на заводе, несмотря ни на что, а лиц административного персонала обязать оставаться на своих местах.

Сормовичи уже были готовы завладеть заводом. Но это не входило в планы ни буржуазного Временного правительства, ни акционеров. 13 сентября «u1054 Особое совещание» приняло решение о продолжении работ на заводе, для чего предприятию выделялась субсидия в 10 миллионов рублей и производилась доплата по старым заказам. Завод брался под государственный контроль. Правительственным комиссаром на заводе «Особое совещание» назначило меньшевика Н.М. Блюмкина.

Массовый локаут, задуманный владельцами Сормовского завода, не удался. Натолкнувшись на решительные действия рабочих, акционеры отступили. Завод продолжил работу.

### **Октябрьский переворот**

Октябрьский переворот в Сормове произошел мирным путем. 26 октября, когда было получено известие о восстании в Петрограде, состоялся общезаводской митинг, на котором была принята большевистская резолюция о поддержке социалистической революции в России. В Сормове развернулась подготовка к перевыборам Нижегородского Совета рабочих депутатов. В Нижнем Новгороде установилась советская власть.

«Определенная по табели 4-го числа сего месяца выдача полочки мастерам и рабочим произведена быть не может», – так объявила дирекция завода 3 ноября, ссылаясь при этом на «текущие события» в Петрограде и Москве, а 24 и 25 ноября произошло заседание всех сормовских организаций и политических групп. Это собрание, в сущности, решало не только вопрос о продолжении производства, но и о саботаже заводоладельцев. Резолюция общезаводского комитета решительно высказалась против правления общества «Сормово», заявляя о недопустимости закрытия завода и всемерном усилении рабочего контроля над производством.

## **КУЗНИЦА ВООРУЖЕНИЯ 1918 – 1920 годы**

### **Национализация завода**

Борьба за советскую власть ожесточалась. Завод был похож на растревоженный улей. Митинги, собрания, оживленные беседы, нередко переходящие в острые споры, шли всюду: в цехах и у проходной, на территории завода и в домах сормовичей.

Трудности неумолимо надвигались одна за другой. Военные заказы снимались, прекращалось производство снарядов. Около 8000 человек – почти половина всех рабочих – временно увольнялись с завода.

Большевики предлагали усилить рабочий контроль, чтобы затем взять управление заводом в свои руки. С завода начали исчезать дефицитные материалы. По непонятным причинам нарушился ритм работы. Старые хозяева явно пренебрегали требованиями советской власти, вели дело к развалу производства, к остановке завода.

Брестский мир дал передышку. Появилась возможность более основательно взяться за организацию основ социалистической экономики. Надо было научиться управлять! Штабом рабочих организаций Сормовского завода был профессиональный общезаводской комитет, который фактически управлял предприятием, пока не сложилась государственная система хозяйственного руководства.

Главной заботой заводского комитета в то время было не допустить остановку завода из-за недостатка средств, сырья, металла, топлива, а также парализовать саботаж администрации. Добились присылки чугуна, стали и стальных изделий с Урала. Договорились с другими заинтересованными предприятиями о заказах и сбыте продукции завода.

Сормовские рабочие организации стали настойчиво добиваться национализации завода. Директор–распорядитель акционерного общества предложил проект создания государственно-капиталистического треста транспортного машиностроения. Тем самым он хотел предотвратить национализацию заводов.

11 апреля 1918 года сормовская делегация доложила ВСНХ о преступной попытке акционеров развалить производство, о саботаже, о пренебрежении дирекции к требованиям рабочих организаций, об антинародной практике разбазаривания средств и материалов.

18 апреля на заседании Совета народных комиссаров под председательством В.И. Ленина было вынесено постановление о запрещении учреждения акционерных обществ, а 28 апреля чрезвычайная комиссия ВСНХ прибыла в Сормово и приступила к работе. На следующий день состоялось общее собрание завкома, подтвердившее решимость рабочих организаций добиться национализации предприятия.

На последнем заседании около часу ночи член чрезвычайной комиссии ВСНХ А.К. Гастев сообщил присутствующим, что решено создать Чрезвычайный комиссариат для управления заводом из трех человек: от ВСНХ – А.К. Гастев, от заводских организаций – Г.И. Пономарев и С.И. Коршунов.

ВСНХ утвердил Чрезвычайный комиссариат Сормовского завода, определил его задачи и обязанности. Завод был передан в ведение отдела металла ВСНХ. Чрезвычайный комиссариат начал свою деятельность 3 мая 1918 года.

Вопрос о национализации завода фактически был предрешен, и 18 июня последовало соответствующее постановление ВСНХ. Крупнейшие машиностроительные заводы, в том числе и Сормовский, были объявлены общенародной собственностью и перешли в ведение Советского государства. Завод вошел в группу предприятий, управляемую «Объединением национализированных машиностроительных заводов Сормово – Коломна» (ГОМЗ).

### **Рабочее управление**

Организовать рабочее управление крупнейшим заводом было делом трудным. Завод представлял собой сложный производственный механизм: 48 цехов, 7 технических бюро и отделов, мощное металлургическое производство (9 мартеновских, 166 электроплавильных и медеплавильных печей, 7 вагранок для плавки чугуна, 9

прокатных станков), кузница (64 паровых молота), 142 пресса, 313 гидравлических, клепальных и трубозагибочных машин, 2272 станка (токарные, строгальные, сверлильные, шлифовальные и др.). Обширным было энергетическое хозяйство: 118 паровых котлов, 33 паровые машины, 36 двигателей внутреннего сгорания, 16 динамомашин общей мощностью 6670 кВт, 742 электромотора общей мощностью 11 140 л. с. Заводской транспорт насчитывал 20 паровозов, 35 вагонов, 7 пароходов, много лошадей.

Завод выпускал самую разнообразную продукцию: суда и паровозы, снаряды и орудия, высококачественные сорта снарядной, броневой, инструментальной стали, двигатели внутреннего сгорания и многое другое.

26 июня Чрезвычайный комиссариат был распущен и назначено фабрично-заводское управление заводом в составе: Л.Н. Никольский – представитель ВСНХ, С.И. Коршунов – представитель союза металлистов, Н.Д. Данилов – председатель и 1086 общезаводского комитета. В течение месяца члены фабрично-заводского управления принимали дела у старой дирекции завода.

31 июля исполняющий обязанности директора оповестил коллектив завода специальным циркуляром о том, что с 1 августа 1918 года все права директора переходят к фабрично-заводскому управлению. Об этом была послана телеграмма в ВСНХ.

С 26 декабря управление заводом перешло к коллегии заводоуправления, председателем которой стал И.Г. Макаров, членами Л.Ю. Анчиц, В.И. Рульков, В.Н. Тарасов, И.И. Ставский.

В марте 1919 года произошли новые изменения: инженер Анчиц был отозван в ВСНХ и заменен инженером Кутейниковым; в мае скончался Рульков; Макаров в ноябре 1919 года был отозван из Сормова и назначен председателем заводоуправления Коломенского завода; в январе 1920 года умер Кутейников. Тогда же была сформирована новая коллегия заводоуправления, в которую вошли А.С. Чернов, Н.Д. Данилов, К.В. Грачев и Д.Ф. Киселев. С небольшими изменениями она проработала до конца 1920 года.

Все эти пионеры коллегиального управления национализированных предприятий, первые советские хозяйственники, приняли на свои плечи неимоверную тяжесть организации производства в труднейших условиях Гражданской войны.

В самый тяжелый момент войны председателем коллегии заводоуправления был И.Г. Макаров, завоевавший признательность и уважение всего коллектива завода. Без устали, самоотверженно трудился Н.Д. Данилов – член завкома, его председатель, затем член коллегии заводоуправления. Около полутора лет в составе коллегии работал Иван Иванович Ставский. В нее входили также крупные специалисты: инженер М.А.

Каминер, переведенный в начале 1919 года на завод «Фельзер» главным инженером, Г.Н. Пономарев – заведующий железнодорожным, затем судостроительным отделом, Л.Н. Никольский – заведующий вагонным отделом.

В годы Гражданской войны главным инженером завода был И.Е. Аппак, главным механиком – Г.Б. Тринклер. Достойный вклад в выпуск вооружения внесли также инженер-металлург А.М. Субботин, помощник главного инженера С.Г. Скворцов – и1079 заведующий отделом общего машиностроения, Д.Д. Дудинский – заведующий арматурным цехом, В.Н. Растворов – заведующий фасонолитейным цехом, С.М. Тарасов – заведующий химической лабораторией и др.

Национализация завода, организация рабочего управления явились важнейшей предпосылкой для его превращения в крупнейшую кузницу вооружения Советской республики. Переход предприятия в руки Советского государства позволил коллективу рабочих и служащих Сормова преодолеть новые трудности 1918–1920 годов, когда в невероятно тяжелых условиях приходилось выполнять фронтные заказы.

### **Для Волжской военной флотилии**

Сормовичи в годы Гражданской войны служили не только на судах Волжской флотилии, в командах бронепоездов, но и в других частях и подразделениях Красной Армии. За 1918–1920 годы добровольцами и по мобилизации с завода ушли 3380 человек.

Сормовский завод во второй половине 1919 года и в первом полугодии 1920 года командировал по запросам РКП(б) на советскую работу 547 человек: на продовольственные курсы, курсы по управлению предприятиями, курсы по нормированию труда, курсы красных командиров, рабочий факультет, в военпродбюро.

В связи с закрытием ряда цехов многие рабочие ушли с завода. Если в 1917 году в Сормове насчитывалось 20 346 рабочих, то в 1918 году – 14 925, в середине 1919 года – 10 589, а в середине 1920 года – 8526 человек. Наблюдалась большая текучесть кадров, особенно в зимние месяцы.

Летом и осенью 1918 года жизнь молодой Советской республики зависела от положения на Восточном фронте. Храбро отстаивала великие завоевания рабочего класса Волжская военная флотилия. Базой флотилии избрали Нижний Новгород, который располагал достаточно мощной промышленностью и значительными кадрами рабочих и инженеров.

На заводах «Сормово», «Нижегородский теплоход», в Муромском и Молитовском затонах обычные речные суда переоборудовались в боевые. Всего на Сормовском

заводе прошли ремонт и вооружение 209 судов. По тем временам это был поистине трудовой подвиг.

Были проведены некоторые организационные мероприятия. В начале 1919 года по предложению и1075 главного инженера завода И.Е. Аппака утверждена схема работ по ремонту судов. Ответственным за ее проведение в жизнь был назначен инженер С.Г. Скворцов. На территории затона, на берегу Волги, разместилось временное бюро во главе с инженером В.П. Котовым для наблюдения за ходом работ.

Хорошим организатором, знающим свое дело человеком, зарекомендовал себя В.И. Рассадин, мастер по ремонту судов. Заслуженным авторитетом пользовался старый производственник, бригадир клепальщиков В.А. Балыкин. В 1920 году он одним из первых был занесен на Красную доску почета.

Добросовестно трудились, вооружая военную флотилию, рабочие С.Ф. Казаков, В.И. Ершов, В.И. Бояркин, И.П. Прокофьев, И.В.Сухонин, В.А. Кондратьев, А. Жидков, С.М. Галочкин, И.А. Ляпин, И.И. Волков, П.А. Муравьев, С.П. Фомичев, Е.В. Сорокин, М.И. Телогреев, И.С. Привалов, Г.И. Усов, А.А. Гальянов и др. Большой талант и организаторские способности проявили инженерно-технические специалисты Скворцов, Котов и конструктор Корнешков.

Грозным оружием в Гражданскую войну были бронепоезда. Первый заказ на них поступил на Сормовский завод из Центроброни 17 июля 1918 года. На заводе был открыт специальный паровозоремонтный цех для ремонта и бронирования паровозов и вагонов, а также временное бюро по руководству строительством бронепоездов. За 1918–1920 годы сормовичи построили около трех десятков бронепоездов, оборудовали 50 площадок и много специальных платформ для установки на них зенитных и полевых артиллерийских орудий.

### **Первые советские танки**

В конце 1918 года завод оказался на грани полной остановки, и лишь энергичные меры по заготовке дров, торфа, экономии старых запасов нефти и угля предотвратили его закрытие. Производственные нужды Сормовского завода, как крупного оборонного предприятия, Советское правительство стремилось по возможности удовлетворять. Для обеспечения работ по созданию Волжской военной флотилии и строительству бронепоездов заводу было выделено в начале 1919 года 500 тысяч пудов нефти.

Но Сормовский завод давал фронту не только и1073 боевые суда и бронепоезда. На боевом счету его коллектива выполнение ответственного задания – создание первых советских танков.

Первое заседание коллегии заводоуправления по этому вопросу состоялось 22 августа 1919 года. Инженер Кутейников доложил о задании правительства: Сормовскому



заводу надлежит выпустить 10 боевых машин типа французского танка «Рено». Постановили: первый танк выпустить через 9 месяцев после начала работ.

В создании первых советских танков участвовал большой коллектив рабочих и инженерно-технических специалистов Сормовского завода, Центроброни, завода АМО, Ижорского завода.

Из заводских инженеров особенно большой вклад в реализацию задания внесли заведующий главным техническим бюро Д.М. Михеев и его заместитель Н.И. Хрулев. Конструкторские работы вели также К.Г. Крылов, К.И. Сафонов, А.В. Бояркин, В.А. Московкин, А.Е. Басов, Г.А. Золотухин, П.И. Салтанов, М.И. Мещанинов. Конструктор В.А. Московкин предложил оригинальное улучшение передаточного механизма от мотора к гусеничной шестерне. На Красную доску было занесено также имя старшего конструктора П.И. Салтанова.

Одним из активных создателей танка был также заведующий пушечным цехом Л.Б. Алексеев. Много труда и энергии вложил в создание первых советских танков представитель Центроброни Иван Христианович Гаугель. В память этого замечательного человека названа одна из улиц Сормовского района.

Точно в срок, за 9 месяцев, сормовичи создали первый советский танк. Всего на Сормовском заводе было построено тогда 15 танков, и всем им были даны особые названия: «Борец за Свободу тов. Ленин», «Парижская Коммуна», «Пролетарий», «Буря», «Победа» и др.

Ведя борьбу за хлеб и топливо, сормовичи одновременно решали и еще одну важнейшую задачу – транспортную. В конце Гражданской войны Сормово переключилось на строительство и ремонт паровозов, вагонов, изготовление запасных частей для железнодорожного транспорта. Комиссар Центроброни И.Х. Гаугель у танка (стоит крайний слева)

### **Ударный труд**

Летом 1920 года завод был включен в ударную группу из 1087 предприятий, работавших для транспорта. Постановлением Совета труда и обороны от 13 августа 1920 года Сормовский завод был милитаризован, а рабочие и служащие считались мобилизованными и освобождались от призыва в Красную Армию. Еще весной 1920 года завод перестал заниматься бронепоездами, и с лета переключился главным образом на новое паровозо- и вагоностроение.

1 мая 1920 года на заводе состоялся первый коммунистический субботник. На него вышли 6125 рабочих – более 70% от общего числа. Из рабочей среды стали выделяться лучшие из лучших, активные, самоотверженные, высоко сознательные труженики. Имена лучших рабочих и специалистов Сормовского завода с октября 1920 года стали

заноситься на Красную доску почета. По этому случаю проводились торжественные собрания, на которых чествовали героев труда и вручали им подарки.

В октябре 1920 года 156 рабочих, служащих, инженерно-технических работников удостоились чести быть занесенными на Красную доску, в ноябре – 219, в декабре – 254. Фрезеровщик арматурного цеха Кириллов, сверловщики Филатов, И. Курицын, Гребенников, сборщик И. Баранов, строгальщик В. Лепин, токарь Н. Кузнецов – лишь немногие из Героев труда тех героических лет.

Умелыми организаторами производства показали себя многие мастера и инженерно-технические работники. Например, заведующий прокатным цехом инженер И.П. Коняхин в ноябре обеспечил 148 % выработки. Ударно работали заведующий вагонным отделом инженер Л.П. Никольский, мастера этого цеха В.В. Климов, А.В. Рязанов, А.В. Колесов, А.Я. Андреев. Вагонный отдел за ноябрь выполнил план на 187,5 %.

Коллектив Сормовского завода успешно справился с заданием по транспортному машиностроению на второе полугодие 1920 года. Из капитального ремонта вместо 30 по плану вышло 36 паровозов. Значительно была превзойдена программа по строительству снегоочистителей.

## **ВОЗРОЖДЕНИЕ ЗАВОДА 1920 – 1925 годы**

### **Борьба с разрухой**

Гражданская война закончилась, предстояла труднейшая работа по ликвидации ее последствий. Уже во втором полугодии 1920 года завод занял второе место среди 21 предприятия, включенного в ударную группу, и заслужил благодарность Государственного объединения машиностроительных заводов (ГОМЗ), куда входил в то время Сормовский завод.

Президиум Нижегородского губисполкома, учитывая, что вокруг завода и его поселка возник крупный экономический центр, постановил в середине декабря 1920 года выделить Сормово с примыкающими к нему волостями в самостоятельный уезд.

Несколько дней спустя в Москве проходил съезд ударных заводов. В момент общего хозяйственного упадка страны многим предприятиям грозило закрытие. Война закончилась, оборонная продукция более не требовалась. Съезд единогласно принял решение о безусловном продолжении работ на Сормовском заводе.

С 1921 года завод начал работы по восстановлению волжского транспорта: производил котлы, полускаты, разные запчасти для ремонта судов, инструменты, колеса, полускаты и пр.

В 1921 году специализация некоторых цехов изменилась. Так, пушечный цех осенью прекратил производство орудий, и встал вопрос о переоборудовании его для выпуска двигателей внутреннего сгорания. Начали разрабатывать проекты переоборудования всего предприятия и постройки нового металлургического завода. В Сормове решались важнейшие вопросы дальнейшего развития промышленности.

С 1 августа было введено одобренное рабочими так называемое коллективное снабжение, по которому завод получил 16 000 пайков, делившихся на четыре категории. Переход к «коллективному снабжению» совпал с заменой коллегиальности в управлении заводом единоначалием. Первым управляющим, а затем и «красным директором» завода стал Николай Дмитриевич Данилов (с 15 сентября 1921 г.). Термин «дирекция завода» введен в январе 1922 года.

«Коллективное снабжение» положительно сказалось на росте производительности труда и сокращении прогулов. В декабре завод выполнил месячное задание на 163%. Однако по отдельным видам продукции план не выполнялся. За весь год завод выпустил всего 15 новых и 30 капитально отремонтированных паровозов. Новых товарных вагонов было произведено 163.

Восстановление довоенной производительности тормозилось множеством причин. Возрождение крестьянского хозяйства вело к оживлению прежде всего местного товарооборота. Спрос на продукцию тяжелой промышленности мог быть лишь со стороны государства, а оно еще не имело достаточных средств для бесперебойной оплаты производственной продукции. Перевод завода в этих условиях на хозяйственный расчет создавал ряд дополнительных трудностей. Н.Д. Данилов 6 марта 1922 года сообщил в правление ГОМЗ: «В связи с переводом заказов на коммерческие начала, которых фактически не существует, картина работ завода и материального снабжения совершенно не ясна».

С переходом на хозяйственный расчет основными заказчиками для Сормова выступали Народный комиссариат путей сообщения и Управление водного транспорта. Несмотря на огромные трудности, в 1922 году наметился перелом в сторону усиления борьбы с разрухой.

### **Новое название завода**

Новое все увереннее пробивало себе дорогу, завод начал расти. Торжественно открылся первый построенный при советской власти судостроительный цех. В 1922–1923 годах введены в эксплуатацию лесопилка № 1, механическая мастерская при

судостроительном цехе, ремонтная мастерская, строились паровозное депо и другие сооружения.

17 ноября 1922 года изменилось наименование завода, он стал заводом «Красное Сормово».

Конструкторские функции на заводе выполняло Главное техническое бюро. В сентябре 1921 года основной штат этого бюро состоял из заведующего, трех его помощников, 7 старших конструкторов и 53 технических работников (в 1914 г. технический персонал составлял 75 человек). Кроме того, существовало бюро производства, круг обязанностей которого весной 1921 года значительно расширился. Имелось также и технико-нормировочное бюро (ТНБ). С сентября 1922 года были расширены права главного инженера: он стал вести приемом и увольнением рабочих, оформлением заказов и получил право издавать распоряжения.

С 1 декабря 1922 года заведование всем техническим отделом завода, за исключением железнодорожного, и1087 паровозного, погрузочного и строительного цехов, было поручено инженеру Г.М. Баранову. Одновременно инженер Г.В. Тринклер был назначен заведующим специально созданного технического бюро оборудования.

Осенью 1922 года Н.Д. Данилов получил новое назначение на должность директора Приокского горного округа. Директором Сормовского завода с 8 ноября стал Василий Иванович Курицын, его заместителем – И.Д. Чугурин, а помощником по технической части И.Е. Аппак.

С именем В.И. Курицына связан важный этап перестройки работы завода на основе более строгого учета требований новой экономической политики и условий восстановительного периода. Рабочая дирекция со своими обязанностями справлялась и вела работу успешно.

Этапы возрождения завода можно видеть на примере сталелитейного цеха. В 1921 году удалось пустить в ход лишь одну из шести «замерзших» мартеновских печей. С 1 января 1923 года работали уже четыре печи, производительность которых исчислялась в 2 млн. пудов (в 1913 г. все шесть печей давали 3,8 млн. пудов стали).

С 1920 по 1925 год заметно увеличилось количество работающих на заводе. Из года в год, из месяца в месяц ускорялись темпы восстановления предприятия. Улучшались его экономические показатели. Однако в 1923/1924 хозяйственном году выпуск готовой продукции достиг лишь 39 % довоенного уровня. Можно было добиться более высоких производственных показателей, если бы не устаревшее, изношенное оборудование, постоянная нехватка сырья и разных материалов и, главное, недостаточная загрузка производственных мощностей.

Заключенный с трестом «Азнефть» договор о поставках бурового оборудования, заказы на строительство судов и паровозов даже наполовину не загружали цеха. Особенно резко сократились заказы на строительство паровозов. Чтобы помочь заводу, Нижегородский губком партии настоял на передаче ему заказов на котлы для Волжского

Паром для Рязано-Уральской железной дороги пароходства. Изготовление трамвайных вагонов тоже было поручено «Красному Сормову».

Во второй половине 1924 года была создана заводская техническая инспекция, которая сразу же приняла меры к повышению качества выпускаемой продукции и снижению брака. Она строго следила, чтобы полученные заказы исполнялись доброкачественно и в соответствии с принятой технической документацией. Брак в целом сократился – с 7945 пудов металлоизделий в октябре до 2921 пудов в декабре 1924 года.

В 1924 году на железнодорожные магистрали страны вышли 26 мощных паровозов с маркой Сормовского завода, а в следующем году к ним присоединились еще 19 паровозов. Завод превращался в центр по производству бурильного инструмента для нефтедобывающей промышленности страны.

Бригада сормовичей во главе с инженером Д.М. Михеевым, направленная в Туркестанскую республику в 1924 году, разработала (вместе с представителями местных хозяйственных органов республики) план мероприятий по развитию речного транспорта на Аму-Дарье.

В 1925 году Сормовский завод отправил в Туркестан два буксирных парохода в 200 и 300 л. с. и легендарный пароход «Ваня-коммунист», который под названием «Комсомолец» не одно десятилетие бороздил воды Аму-Дарьи. В последующие годы завод «Красное Сормово» еще не раз поставлял в Туркестан суда и землесосы своего производства.

В это же время по заказу Рязано-Уральской железной дороги сормовичи строили паром, а также паром-гигант для переправы поездов через Волгу у Саратова.

В 1925 году началось строительство судоверфи и дизельной мастерской. Прибрежная площадь, которая ранее во время весенних паводков затоплялась водой, была поднята более чем на полтора метра. Вместо прежнего деревянного сарая, в котором производилась почти вся обработка металла, возникли новые мастерские, оснащенные прессами, вальцами, электрическими кранами и другими механизмами.

### **Рабочая слободка меняет облик**

В первой половине 1920-х годов был осуществлен ряд мероприятий по развитию социального обеспечения, отдыха, школьно-просветительского образования и медицинского обслуживания. Заводуправление отчисляло на культурно-

просветительские нужды 25 % фонда заработной платы. На средства завода содержались и 1086 общеобразовательные школы, школа фабрично-заводского ученичества, машиностроительный техникум и при нем школа рабочих-подростков (как подготовительное отделение техникума), библиотеки и детские дома.

В поселке были открыты музыкальная школа и театр, а в январе 1923 года начал работу единый рабочий клуб «Металлист». Усилиями сормовских рабочих он был превращен в подлинный центр массовополитической и культурно-воспитательной работы. В нем устраивались лекции, семейные вечера, ставились спектакли, работали кружки – драматический, живописи, литературный, музыкальный и др. Впервые в Сормове гастролировала группа Московского Художественного театра. Спектакли шли с неизменным успехом и при переполненном зале.

Тяга к знаниям, к культуре была так велика, что пришлось задуматься о сооружении большого современного Дворца культуры.

Активное участие рабочих в производственных совещаниях пробудило у них интерес к техническим знаниям, стремление к повышению квалификации. В это время началось производственно-техническое обучение рабочих без отрыва от производства. В ряде цехов организовывались ученические бригады. Летом 1924 года в электроцехе появился технический кружок. Около 40 рабочих систематически посещали организованные занятия по математике, электротехнике и производству дизелей.

Бюро секции инженеров во главе с В.А. Савельевым выступило инициатором организации краткосрочных курсов на общественных началах для рабочих завода по сталелитейному, чугунолитейному, станочному и электрическому делу. Увеличился прием молодежи в Сормовское фабрично-заводское училище. В 1924 году в нем обучались уже 200 человек.

Летом 1922 года на Мызе открылся дом отдыха, где за первый сезон отдохнули 530 сормовичей (в основном рабочие горячих цехов), впервые в жизни узнавших, что такое организованный отдых и курортное лечение.

Только в 1925 году в Сормове было построено 6200 квадратных метров жилья, тогда как в Нижнем Новгороде лишь 2340.

Трамвайная ветка соединила Сормово с Канавином, были заложены новые улицы, и 1079 заработал водопровод, по вечерам ярко загорались электрические лампочки. А сколько радости принесла сормовичам новая центральная амбулатория, которая открыла свои двери в 1925 году! Старая рабочая слободка, описанная М. Горьким, постепенно меняла свой облик.

## **ПЕРВАЯ ПЯТИЛЕТКА**

### **Конец 1920 – начало 1930-х годов**

На базе современной техники К 1927 году было завершено восстановление промышленности и началось капитальное переоборудование старых и строительство новых фабрик и заводов. В стране налаживалось производство новых типов станков и машин, развивалось электромашиностроение. Это позволяло постепенно сокращать импорт и наращивать темпы социалистического производства на базе современной техники.

Завод «Красное Сормово» в 1925/1926 хозяйственном году впервые за годы советской власти работал безубыточно и дал 600 тысяч рублей прибыли. Тогда же начался выпуск паровозов типа 1-3-1 серии С, который Сормово. Рыковский поселок. Конец 1920-х гг.

по своим качествам был вне конкуренции. К началу 1928 года таких паровозов выпускалось уже до 10 единиц в месяц. 7 апреля 1928 года исполнилось 30 лет сормовскому паровозостроению. В этот день вышел юбилейный 2500-й паровоз.

Как и многие другие предприятия, завод «Красное Сормово» менял свой облик. Расширялся и переоборудовался дизельный цех, заново строились кузнечно-прессовый и другие горячие цехи.

Сормовский завод стал приобретать новое оборудование за границей. В 1927 году из-за рубежа впервые поступило более сотни станков.

Весьма важным событием был пуск Балахнинской электростанции (Нижегородской ГРЭС). С переходом на электроснабжение из Балахны завод стал получать значительную экономию. Выплавка и прокат металла удешевились вдвое. Электрификация ускорила реконструкцию и строительство цехов.

Установка нового оборудования и применение передового опыта организации производства позволили сормовичам принимать технически сложные заказы. В 1927 году началось строительство двух шхун для Каспия водоизмещением около 12 000 т каждая, длиной более 132 м, с продольным креплением (это давало судну большую устойчивость). Таких шхун в СССР еще не строили. Изготавливались они по проекту технического отдела завода «Красное Сормово».

### **Десять лет жизни по-новому**

В 1927 году страна торжественно отметила 10-летие советской власти. Готовясь к торжествам, сормовичи приурочили к этим дням открытие памятника В.И. Ленину и закладку новых культурных учреждений.

Воздвигнуть памятник было решено еще на траурном митинге 22 января 1924 года. Было много дискуссий о месте его возведения. В комиссию поступили десятки предложений. Но решено было установить его на том месте, где был центр баррикадных боев в 1905 году и где сормовские рабочие более 20 лет назад впервые открыто вступили в решительную вооруженную схватку с самодержавием.

7 ноября 1927 года состоялся митинг по случаю открытия памятника (скульптор В.В. Козлов, архитектор А.А. Яковлев). Это событие собрало более 20 тысяч человек.

В этот же день вышел первый номер газеты «Красный сормович». Это была одна из первых многотиражных газет в стране, положивших начало новому типу изданий – прессы трудовых коллективов. Сначала газета выходила два раза в месяц, затем еженедельно, а вскоре стала ежедневной. (Даже в годы Великой Отечественной войны «Красный сормович» не прекращал свой выпуск). А несколько ранее, с января 1924 года, стали вестись регулярные передачи заводского радиовещания.

К 10-летию Октябрьской революции определился характер основного производства Сормовского завода. Паровозостроение составляло 25 %, судостроение – 21 %, вагоностроение – 24 %, машиностроение – 21 %, дизелестроение и разные изделия – 9 % всего производства.

В это время завод специализировался на мощных локомотивах типа 0-5-0 серии Э. Полным ходом шло строительство больших морских шхун. Впервые началось производство бурильных станков для нефтяной промышленности. Закончились постройка и оборудование новых пролетов дизельного цеха, который должен был выпускать дизелей общей мощностью 20 000 л. с. в год.

### **Используя энтузиазм масс**

В конце 1927 года XV съезд ВКП(б) утвердил директивы по составлению первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР.

Пятилетний план «Красного Сормова» предполагал резкое увеличение производства всех видов промышленной продукции. Ее валовой выпуск в отпускных ценах 1926/1927 года должен был возрасти с 39 464 тысяч до 103 142 тысяч рублей. Сормовская судостроительная фабрика ориентировалась на годовой выпуск 105 самоходных речных и морских судов. Значительный рост судостроения увеличивал потребность в дизелях, судовых котлах и механизмах, выпуск которых предусматривалось учетверить. Большое внимание уделялось паровозостроению, вагоностроению и нефтяной промышленности.

Первые месяцы показали, что сормовичи полны решимости выполнить намеченные планы. На заводе стало развиваться рационализаторское движение. Уже в первый год пятилетки новаторы внесли около 1000 изобретений с условной годовой экономией в



197 957 рублей. К концу пятилетки на заводе насчитывалось 43 группы, объединявшие 1397 изобретателей. Лучшими были И.А. Панкратов, Т.Г. Третьяков, Д.И. Военнов, А.А. Логинов и десятки других.

В феврале – марте 1929 года массовым движением становится социалистическое соревнование. Зачинателями выступили комсомольцы судостроительного цеха. В феврале была организована первая ударная бригада сверловщиков из 14 комсомольцев во главе с Е.И. Маловым. Через несколько дней были подведены итоги, которые превзошли все ожидания: вместо 800–1200 отверстий, просверливаемых раньше, каждый ударник в эти дни сверлил до 2000 отверстий. Вслед за бригадой Малова создается ударная бригада в кузнечном цехе (бригадир А.М. Васянин). Организовывались группы по выявлению брака, простоев, поломок машин и станков.

Движение ударников росло и ширилось, трудовой подъем охватывал все новые слои рабочих. И уже к концу 1929 года в соревновании участвовало около 11 тысяч человек. К январю 1930 года на заводе было 483 ударные бригады, а к 1 марта – 1141. Появились бригады-коммуны, к марту их было 67. Но вместе с этим выявились такие факты, как формальность, декларативность, что приводило к созданию лжеударных бригад, когда принимались обязательства, а проверка их выполнения не проводилась.

Однако, несмотря на энтузиазм рабочих масс, к середине 1930 года на заводе стала складываться весьма сложная обстановка. Программа по паровозостроению была выполнена на 78,5 %, по вагоностроению – на 74 %, по буровому инструменту – на 70,5 %. Тогда партийные органы предложили ветеранам завода, ударным бригадам принять повышенные социалистические обязательства, которые были подкреплены дополнительными организационными мерами, что позволило заводу в сентябре значительно сократить отставание.

Борьба за выполнение контрольных цифр 1931 года проходила под лозунгом овладения техникой. Это было одним из основных условий выполнения пятилетки. Сормовичи отлично понимали значение технического прогресса, ибо завод у всех на глазах расширялся и оснащался новым оборудованием. Непрерывно увеличивалась и производственная программа.

В марте и апреле повсеместно появились школы, курсы, кружки, группы по изучению техники. Резко рос спрос на техническую литературу в библиотеках и книжных магазинах. Овладение техникой было самым тесным образом связано с борьбой за промфинплан. Освоение техники привело к росту производительности труда. Это было тем

более важно, что завод готовился к переходу на 7-часовой рабочий день.

Для завода, из года в год расширявшего свою производственную программу, положение с кадрами становилось все более острым. В 1930–1931 годах было

организовано 18 школ при цехах и 90 пунктов по ликвидации неграмотности по месту жительства. В них обучались сотни рабочих и членов их семей. Функционировало ФЗУ. Оно готовило кузнецов, слесарей, станочников, модельщиков, формовщиков, электромонтеров и рабочих других необходимых специальностей. Существовала школа ученичества массовых профессий, в которой обучалось 620 человек. Однако в 1930 году она уже не могла удовлетворить потребность завода. Увеличиваются ассигнования на подготовку рабочих кадров. Уже к осени завод должен был обучить 5000 человек.

Не менее острым для предприятия был вопрос обеспечения инженерно-техническими кадрами. На «Красном Сормове» работали талантливые высококвалифицированные инженеры, такие, как А.Я. Гогин, С.С. Панасевич, А.Н. Рязанцев, А.М. Черноверхский, В.А. Федоровцев, Н.С. Швецов, А.В. Романов, С.А. Берлинер, К.И. Гастев. Однако специалистов такого уровня было явно недостаточно.

В 1928 году на заводе насчитывалось всего лишь 118 инженеров и 182 техника. Необходимо было готовить новые кадры инженерно-технических работников. Завод послал в высшие учебные заведения и на рабфаки сотни своих рабочих. В Сормове уже были открыты индустриально-педагогический институт и вечернее отделение механико-машиностроительного института. Большой популярностью среди рабочих пользовалась Промышленная академия.

### **Техническая библиотека**

Еще в 1896 году в новом клубе была открыта библиотека технической литературы, игравшая значительную роль в подготовке и обучении кадров. В 1900 году в связи с расширением производства библиотека была переведена на завод, где право работать с технической книгой получил более широкий круг работников – конструкторы, технологи, чертежники. Однако средств на приобретение книг и журналов выделялось недостаточно, и технический персонал продолжал приобретать литературу на свои деньги.

После революции была поставлена государственная задача – обучить технической грамоте самые широкие слои рабочих, готовить новые кадры инженеров и руководителей производства. Не последнюю роль в этом процессе стала играть техническая библиотека. Это сразу сказалось на увеличении ее книжного фонда и количества читателей. В 1930 году библиотека насчитывала более 7000 экземпляров книг и журналов. Ими пользовались 860 инженерно-технических работников, 35 рабочих и 66 служащих.

Особенно быстро техническая библиотека начала развиваться в годы индустриализации. Широкое распространение получил лозунг: «Техническая книга – могучее орудие в деле овладения техникой!». От инженеров, техников, рабочих –

студентов рабфаков и институтов – поступало все больше заявок на литературу по специальности.

В 1935 году техническая библиотека получила просторное помещение в новом инженерном корпусе, где она находится и поныне. Повысился и ее статус: она стала Центральной научно-технической библиотекой. Открылись абонемент и читальный зал, а в цехах – филиалы и передвижки.

Объем литературы рос год от года, и сегодня он насчитывает более 160 тысяч экземпляров книг, журналов, информационных материалов – от учебников для профтехучилищ, техникумов, вузов до трудов и монографий научных работников НИИ судостроения и смежных отраслей. НТБ завода имеет большое число реферативных изданий, обзоров зарубежной техники, экспресс-информации.

Несмотря на трудный перестроечный период 1990-х годов, НТБ завода продолжала пополняться новинками литературы по судостроению, хотя и в меньших размерах. В наши дни НТБ остается одной из крупнейших научно-технических библиотек города.

### **Завод стал комбинатом**

В 1931 году у завода было 413 заказчиков. Выпускалось три типа паровозов, четыре типа дизелей, 18 типов паровых машин, четыре типа вагонов и много другой продукции. В этих условиях, когда выполнялось множество самых разнообразных заказов, не могло быть и речи о четкой специализации производства.

Весной 1931 года изучением положения дел на заводе занялся Президиум ВСНХ СССР. 19 мая состоялось техническое совещание, которое рассматривало вопрос «О профиле завода «Красное Сормово» и развитии его цехов». Совещание исходило из постановления ВСНХ, ориентирующего завод на специализацию в области производства паровозов, вагонов, дизелей, судовых паровых машин и коленчатых валов. Выпуск паровозов намечалось довести до 250. Для этого предполагалось расширить паровозостроительный цех и заново построить паровозокотельный, тендерный и обшивочный цеха.

Производство вагонов различных типов намечалось довести до 2500 на старых площадях. Выпуск дизелей определялся в пределах 120 000 л. с.

22 июля 1931 года был издан приказ ВСНХ СССР о преобразовании завода «Красное Сормово» в комбинат, объединяющий паровозостроительный, вагоностроительный, машиностроительный и металлургический заводы. Судостроительный отдел был переименован в Сормовскую верфь и выведен из состава завода с подчинением Управлению речного судостроения Речсоюзверфь. Везде создавались самостоятельные управления, парткомы, завкомы. Вместо одной многотиражки «Красный сормович»

стало выходить четыре газеты. Работу заводов должно было координировать управление комбината.

Комбинат обеспечивал своей продукцией многие отрасли народного хозяйства. Так, «Красное Сормово» осталось крупнейшим поставщиком бурового инструмента и оборудования для нефтяной промышленности страны.

Осваивались и новые виды продукции: 50-тонные вагоны, более мощные паровозы, суда и двигатели, современные трамваи, большое количество товаров широкого потребления. Осенью 1930 года вышла в пробный рейс новая самоходная железная баржа «Абхазия» грузоподъемностью 2150 т.

В 1931 году паровозостроительный завод на кооперативных началах с Луганским и Коломенским заводами приступил к постройке двух сверхмощных опытных паровозов типа 1-5-1.

### **Сормовские думпкары**

«Красному Сормову» пришлось налаживать и осваивать производство машин, станков и оборудования, которые он раньше никогда не производил. Так обстояло и с производством думпкаров – большегрузных полувагонов-самосвалов. В СССР думпкары впервые появились на Днепрострое в конце 1927 года. Они были куплены в США, и за каждый из них приходилось платить по 16 000 рублей золотом. До 1930 года в Советский Союз было ввезено более 80 думпкаров. Для страны это было явно недостаточно. На грандиозных новостройках нужно было переместить миллионы кубометров земли, гравия, камня. Тогда и возникла мысль о производстве думпкаров в СССР. Почетная роль организатора этого производства выпала на долю «Красного Сормова». Учитывая технический опыт завода, правительство поручило сормовичам к началу строительного сезона 1931 года дать первые советские думпкары.

18 марта 1931 года вагоностроители выпустили за ворота цеха первые два опытных думпкара. Это была большая победа: потребовалось решить много сложных технических, производственных и экономических задач. Советский думпкар не был копией американского, он был совершеннее, дешевле, легче и удобнее в эксплуатации. Уже в первый год было произведено 319 думпкаров.

Летом 1932 года «Красное Сормово» получило новый почетный заказ – освоить для черной металлургии производство прокатных станков и первых в СССР сварных шлаковозов, чугуновозов, тележек и вагонеток для изложниц. Изготовление в жесткие сроки двух прокатных станков (630- и 450-мм) было поручено механическому и дизельному цехам. Вагоностроительный завод совместно с машиностроителями должен был выпустить 112 ковшей, 232 тележки и 150 вагонеток для изложниц. Заказы выполнялись для Запорожья, Кривого Рога, Кузнецка, Азовстали и других крупнейших металлургических предприятий страны.

## **Строительство подводных лодок**

1930 год был знаменателен для завода началом подводного судостроения. К 1940 году был успешно освоен выпуск малых и средних подводных лодок III, V-бис, V-бис2, X, XII, IX-бис серий. «Красное Сормово» вошло в число передовых предприятий Советского Союза по подводному судостроению.

Первой построенной на заводе подводной лодкой стала «Щ-304» типа «Щука». Ей было дано имя «Комсомолец», потому что средства на ее строительство собирали комсомольцы страны. ПЛ «Комсомолец» была заложена на стапеле завода 23 февраля 1930 года, в 12-ю годовщину Красного Военно-Морского Флота, а 15 августа 1934 года она была передана в состав Балтийского флота. Первым командиром ПЛ «Комсомолец» был К.М. Бубнов.

К началу Великой Отечественной войны завод «Красное Сормово» построил и сдал заказчику 32 подводные лодки («Щук» – 11 ед., «Малюток» – 15 ед. и «Эсок» – 6 ед.). Кроме того, перед войной в стадии строительства находилось 40 подводных лодок, из них к началу войны построено и переведено на сдаточные базы (или находились в пути) 12 ПЛ (три «Эски», девять «Малюток»), которые были сданы ВМФ в первые месяцы войны.

## **Итоги первой пятилетки**

Первая пятилетка (1929–1932), выполненная за 4 года, на «Красном Сормове» прошла при все возрастающем творческом участии рабочих в решении производственных задач. Одной из форм такого участия была организация хозрасчетных бригад как наиболее законченной формы соревнования, которая позволила ликвидировать уравниловку и обезличку, правильно организовать труд.

Наравне с хозяйственными бригадами в 1932 году появились первые цехи сплошного хозрасчета – сборочный, фонарный, столярный на вагоностроительном заводе, арматурный и полускатный на паровозостроительном заводе. К концу первой пятилетки на комбинате насчитывалось 1117 ударных бригад.

За отличие на трудовом фронте в годы первой пятилетки многие сормовичи были отмечены наградами, лучшим из них Президиум ВЦИК присвоил почетное звание Героя Труда.

Большим событием в жизни Сормова явилось открытие 1 мая 1930 года Дворца культуры. Располагая прекрасным зрительным залом на 1400 мест, физкультурным залом, множеством различных аудиторий, он на многие десятилетия стал центром всей культурной работы в районе. В Сормове, наверное, нет человека, который хотя бы раз не побывал в этих стенах.

Значительное место в здании Дворца культуры занимает библиотека профсоюзной организации завода с богатым книжным фондом. До 1930-х годов она размещалась в клубе «Металлист». С завершением строительства Сормовского Дворца культуры переехала в новое, специально для нее созданное помещение с уникально оборудованным (не только для тех времен) книгохранилищем. Библиотека открылась в один день с Дворцом культуры (1 мая 1930 г.).

Несколько позднее, в 1934 году, Дарьинский лес, на окраине которого разместился Дворец культуры, был превращен в прекрасный парк – крупнейший в Нижнем Новгороде. В те же довоенные годы на средства завода был построен стадион «Труд», а в 1970-х годах – Дворец спорта.

## **ЦЕНТР РЕЧНОГО СУДОСТРОЕНИЯ**

### **1930-е годы**

#### **Реконструкция производства**

Успехи первой пятилетки дали возможность наметить еще более грандиозный план работы завода на вторую пятилетку. Наибольшее развитие в производстве завода получило судостроение. Об этом говорят такие данные:

в 1932 году выпущено продукции по судостроению на 12,8 млн. рублей;  
в 1933 – на 21,6 млн. рублей;  
в 1934 – на 25,8 млн. рублей;  
в 1935 – на 22,4 млн. рублей;  
в 1936 – на 51 млн. рублей;  
в 1937 – на 74 млн. рублей.

В 1937 году судостроение составляло около половины всей продукции завода.

С первых дней второй пятилетки на заводе развернулась перестройка. Верфь вновь присоединили к заводу. А с 1 января 1934 года предприятие было передано Главному управлению промышленности речного судостроения (Главречпром).

За годы второй пятилетки (1933–1937 гг.) были освоены новые типы мощных паровозов, чугуновозов, шлакозаводов, теплоходов, речных барж, паровых машин. Сормовичи успешно завершили производственные планы второй пятилетки. Широко внедрялась электросварка, что позволило заводу перейти на изготовление исключительно цельносварных корпусов судов.

В конце пятилетки «Красное Сормово» прекратило паровозо- и вагоностроение, которые до того занимали первое место в общем объеме его продукции, и начало специализироваться на речном и морском судостроении.

Тысячи рабочих и инженерно-технических работников принимали участие в разработке и внедрении больших и малых организационно-технических мероприятий, в реконструкции производства. Станки и оборудование перемещались из цехов, имевших резервы, в другие, где ощущалась наибольшая потребность в них. Основная часть оборудования модернизировалась. Сормовичи овладевали новыми технологическими процессами.

Люди, освоившие технику, во много раз перевыполняли старые, а затем и вновь устанавливаемые нормы выработки. Сроки изготовления судов и другой продукции резко сокращались, качество работы значительно повышалось.

Реконструкции в первую очередь подвергались судостроительный и металлургический комплексы. Началась постройка нового плаза, корпусосборочного и сборочно-установочного цехов, оснащались они новейшей по тому времени техникой. Вся площадка верфи подсыпалась до незатопляемого уровня. Однако закончить реконструкцию всего завода в годы второй пятилетки не удалось.

### **Пионеры электросварки**

Коллектив сормовичей одним из первых в Советском Союзе перешел на изготовление судов с целиком сварными корпусами. Этот метод давал экономию металла более чем на 20 %. Первое цельносварное судно «Сварщик» – буксирный пароход мощностью 150 л. с. – в 1933 году было спущено на воду. Этот пароход без единой заклепки был построен по чертежам молодого сормовского конструктора В.М. Керичева. А вслед за ним спускаются на воду еще три сварных буксира.

В 1934 году был создан сварочный цех, а затем электросварочная мастерская в судостроительном цехе, и завод полностью перешел на сварное судостроение.

В 1935 году был осуществлен первый опыт секционной сборки и сварки при постройке дизель-электрического землесоса производительностью 250 м<sup>3</sup>/час. К концу пятилетки четыре дизель-электрических землесоса работали на прокладке канала Москва – Волга.

Первый сварной буксирный пароход «Чубарь» мощностью 1200 л. с. осенью 1935 года отправился на испытания в Астрахань.

Электросварка, совершившая в те годы подлинную техническую революцию в промышленности Советского Союза, прочно заняла на «Красном Сормове» ведущее место. Опыт электросварки при постройке судов был перенесен на дизелестроение.

Во второй половине 1934 года сормовичи перешли на выпуск паровозов новой марки – СУ (Сормовский усиленный).

## **Флотилия для канала Москва – Волга**

В 1935 году перед Сормовским заводом была поставлена сложная задача: создать флотилию судов для строившегося канала Москва – Волга.

В апреле 1937 году четыре товаропассажирских теплохода и шесть пассажирских катеров были спущены на воду. Несколько позднее на канал отправились еще шесть катеров.

Проектирование и постройка теплоходов и катеров явились крупным достижением технической мысли сормовских судостроителей. Товаропассажирские теплоходы и катера для канала Москва – Волга олицетворяли собой более высокий этап в развитии советского речного судостроения. Они были созданы заводскими конструкторами под руководством В.М. Керичева.

В создании флотилии судов для канала Москва – Волга много сил вложили инженерно-технические работники В.И. Саввин, Г.П. Кондаков, А.А. Бармин, Л.А. Разин, А.Л. Футорян, А.В. Собачкин, А.Ф. Горин. Самоотверженно, не считаясь со временем, трудились бригады сборщиков П.А. Муравьева, С.М. Харузина, монтажников А.И. Ускова, В.И. Пискарева, электросварщики А.В. Разживин, А.Е. Пирогов, трубопроводчики В.М. Пыренков, Н.Г. Кожевников, Н.З. Шведов, плотники Н.Д. Муреев, М.Д. Голубев и многие другие. Лучшие из них удостоились высокой чести совершить первую поездку по каналу Москва – Волга на своих же судах.

20 апреля 1937 года теплоходы вышли из заводской гавани. Поистине триумфальным было следование по каналу и прибытие в Москву флотилии, построенной сормовичами.

## **В помощь другим предприятиям**

В эти годы Сормовский завод окончательно специализируется на речном и морском судостроении, на постройке судов технического флота. Сормовичи освоили строительство танкеров, сухогрузных шхун и ледокола для Каспия, крупных сварных судов самоходного речного флота, как буксирного, так и товаропассажирского, судов технического флота (землесосов, землечерпалок, понтонов), мощных дизелей, паровых машин и котлов. Продолжался выпуск гребных винтов и колес.

Наряду с этим в 1933–1937 годах для нужд промышленности выпускались пассажирские и узкоколейные паровозы, чугуновозы, шлаковозы, думпкары, новые тендер-конденсаторы для паровозов серии СО и ФД, прокатное оборудование для черной металлургии, сложное буровое оборудование для нефтяной промышленности. В эти же годы производились мостовые опоры, коленчатые валы, трамвайные вагоны, запасные части для комбайнов и тракторов, различные изделия широкого потребления.



Но не всегда все шло гладко. Были отдельные срывы в выполнении заданий. В начале 1934 года неблагоприятно обстояло дело с выпуском запасных частей к тракторам. Но дружными усилиями коллектив неизменно преодолевал затруднения и упорно двигался вперед.

Завод продолжал оказывать разностороннюю поддержку вновь строящимся предприятиям области. Особенно ценной была подготовка кадров и посылка бригад на Горьковский автозавод.

Рос Сормовский завод, росли и его люди. Завод стал разносторонней школой по подготовке квалифицированных кадров не только для себя, но и для других предприятий машиностроительной промышленности.

### **Стахановцы**

Первым на Сормовском заводе из тех, кто подхватил почин кузнецовстахановцев Горьковского автозавода, был бригадир мелкосортного стана Александр Павлович Калмыков. В ноябре 1935 года он уже выполнил свою годовую программу, выпустив 14 000 т проката. В 1937 году его бригада дала 1650 т сверх плана и всю пятилетку трудилась по-стахановски, давая высокую выработку.

С первых же дней в соревнование с калмыковцами вступили другие бригады прокатного цеха. Перенимая передовой опыт, они также добились резкого увеличения выработки. И в результате – досрочное выполнение плана 1935 года. До этого в течение последних лет прокатчики не выполняли производственной программы, цех называли «старой телегой».

Примеру коммуниста Калмыкова последовали бригадиры колесопрокатного цеха Ф.И. Гребнев и М.Е. Шмелев, сталевары мартеновского цеха П.С. Бакаев и П.А. Баландин, бригады старых производственников паровозного цеха П.В. Бренчугина и А.М. Гаранина, бригада гибщиков судокотельного цеха И.В. Чкалова, бригада клепальщиков судоверфи М.А. Ключенкова и др.

В ноябре 1935 года в Сормове состоялся I Всесоюзный слет стахановцев судостроительной промышленности. Место его проведения было избрано не случайно. Это объяснялось не только тем, что завод стал ведущим в системе речного судостроения, но и тем, что сормовичи показывали образцы высокопроизводительной работы. Они опровергли мнение, что в судостроении, не имевшего в то время массового производства, стахановское движение неприменимо.

В стахановском движении принимали участие также инженеры и техники завода. Они трудились, не считаясь со временем, бескорыстно отдавали свои знания, опыт и энергию выполнению сложнейших правительственных заказов, в том числе и подводных лодок. Иван Васильевич Мочалов первым из инженерно-технических

работников завоевал почетное звание стахановца. В июле 1937 года И.В. Мочалов был выдвинут на должность директора завода «Красное Сормово».

Самоотверженно работали начальники отделов, цехов и участков И.Я. Березовский, Д.В. Галка, А.А. Лобашев, Д.В. Михалев, С.А. Пархоменко, Л.А. Разин, В.С. Савровский, В.Т. Садченко, Г.И. Усков, М.Н. Фадеев, В.А. Федоровцев, П.П. Маркушев, А.М. Черноверхский, мастера М.И. Васильев, А.В. Красильников, В.И. Годяев, А.С. Степанов, Б.Н. Садовский, С.П. Ястребов и многие другие.

### **Гости сормовичей**

Сормовский завод с его богатым революционным прошлым и современными техническими достижениями привлекал всеобщее внимание. Его часто посещали руководители партии, государства, деятели культуры, писатели.

Во второй половине 1928 года А.М. Горький приехал в Советский Союз, посетил родной город и с детства близкий ему Сормовский завод. 8 августа писатель прибыл в Сормово. После краткой беседы в заводоуправлении он появился на балконе, выходящем на заводской двор. Гудок как раз перед тем оповестил конец дневной смены. За несколько минут весь большой двор завода был буквально запружен тысячами рабочих. С большим вниманием люди слушали простые слова своего великого земляка. Сормовичи единогласно избрали Максима Горького почетным членом заводского комитета.

В феврале 1928 года в Нижний Новгород приезжал другой известный в те годы писатель А.С. Серафимович и сразу же поспешил на встречу с рабочими «Красного Сормова». Он побывал в цехах, беседовал с рабочими. О своем посещении завода Серафимович написал очерк «В Сормове», известный также под названием «Отчет художника»<sup>187</sup>. Он отметил огромные перемены в новом, социалистическом Сормове по сравнению со старым, дореволюционным.

В том же году в город на Волгу приезжал американский писатель Гиршбейн. Зная о Сормове по произведениям М. Горького, он посетил завод. Крупнейшее социалистическое предприятие произвело на него большое впечатление.

В 1936 году завод в третий раз посетил М.И. Калинин. Первый приезд «Всесоюзного старосты», как его стали называть после избрания председателем Верховного Совета СССР, состоялся в 1927 году, Максим Горький с сормовичами. 1928 г. второй – в 1933 году. Он был в цехах, беседовал с рабочими, интересовался их бытом. Уезжая, благодарил сормовичей за ударный труд.

Еще раньше, в августе 1935 года, за несколько месяцев до смерти, Сормово вновь посетил М. Горький. Он не узнавал многих улиц, даже главной – Коминтерна. Было

чему удивиться. Так, в 1934 году по инициативе старых производственников началось сооружение парка культуры. В его строительство завод вложил более 1,5 миллиона рублей. На территории парка были построены Зеленый театр, эстрадная сцена, парашютная вышка, беседки, павильоны, детские площадки и аттракционы. В заводском Дворце культуры устраивались встречи работников завода с известными писателями Ф. Парфеновым, В. Ставским, Б. Иллешем, популярными артистами театра и кино.

В 1936 году сормовичи приняли участие в обсуждении Конституции СССР и внесли 120 предложений. А в декабре состоялись выборы в Верховный Совет СССР. Депутатом в Совет Национальностей был избран легендарный летчик В.П. Чкалов.

### **Первый орден заводу**

Сормовичи радовались своим победам. Коллектив рабочих судовой верфи в январе 1939 года закончил изготовление корпусов двух морских комбинированных землечерпалок мощностью 750 м<sup>3</sup> грунта в час. Производство таких судов в СССР осваивалось впервые.

Производственная победа сормовичей была одержана в преддверии знаменательного события: в 1939 году исполнялось 90 лет со дня основания завода.

Торжественно отметить эту историческую дату готовились и 1085 не только сормовичи, но и весь город. 4 декабря 1939 года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР: «В ознаменование 90-й годовщины горьковского завода «Красное Сормово» и за выдающиеся заслуги в деле судостроения и машиностроения наградить завод «Красное Сормово» орденом Трудового Красного Знамени». В связи с юбилеем завода Президиум Верховного Совета СССР наградил 89 сормовичей орденами и медалями за образцовую и долголетнюю работу на производстве. Высшую награду – орден Ленина – получили бригадир Василий Иванович Бояркин, проработавший на заводе 67 лет, Михаил Григорьевич Боков и Александр Павлович Калмыков.

В день Конституции, 5 декабря, у Дворца культуры собрались более 20 тысяч сормовичей на митинг. В этот же день во Дворце состоялось торжественное собрание. Трогательным был момент, когда на сцену вышли два старейших ветерана завода – В.И. Бояркин и П.А. Заломов.

Правительственные награды вдохновляли сормовичей на новые производственные успехи.

## **ЗАВОД СОЛДАТ – ЗАВОД ГЕРОЙ 1941 – 1945 годы**

### **Накануне грозных событий**

В предмайских обязательствах 1940 года на заводе родилась мысль вступить в соревнование с одним из крупнейших предприятий страны – Горьковским автомобильным заводом. Это захватившее всех предложение обсуждалось 7 мая на собрании стахановцев, ударников и специалистов «Красного Сормова». Было принято решение о соревновании коллективов двух самых крупных заводов Горьковской области.

На арену соревнования выходил старейший завод, прошедший 90-летний путь, имевший опытные, закаленные десятками лет работы на производстве кадры. С другой стороны – молодой, с 8-летним стажем автомобильный гигант, оснащенный первоклассной современной техникой. Сормовичи заявили, что досрочно завершат выполнение плана 1940 года, и свое слово сдержали.

Местные органы власти уделяли большое внимание дальнейшему укреплению материально-технической базы завода. В январе 1941 года бюро Горьковского обкома партии отметило, что реконструкция завода «Красное Сормово» проходит неудовлетворительно. За 11 месяцев 1940 года капиталовложения были освоены лишь на 70,4 %. Обком

партии обязал директора завода и управляющего трестом «Стройгаз» предоставить конкретный план с указанием сроков сдачи в эксплуатацию фасонно-сталелитейного цеха, котельной и других объектов. Руководство области обратилось в Москву с просьбой ускорить решение вопроса о полной реконструкции завода «Красное Сормово».

В преддверии Великой Отечественной войны были приняты партийно-государственные документы, направленные на ужесточение дисциплины. Совнарком СССР и ВЦСПС в декабре 1938 года приняли Постановление «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе со злоупотреблением в этом деле». Было также решено ввести с 15 января 1939 года для каждого работающего трудовую книжку.

Как мера дальнейшего укрепления трудовой дисциплины был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года «О переходе на 8-часовой рабочий день, на 7-дневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятия и учреждений». Эти меры были жесткими, но необходимыми. На Сормовском заводе прогулы в течение первых дней уменьшились в три раза.

Преодолевая многие трудности, непрерывно совершенствуя производство, сормовичи продолжали самоотверженно трудиться. Но мирный труд был прерван внезапным нападением фашистских агрессоров.

## **Вероломное нападение**

22 июня 1941 года завод не работал (было воскресенье), за исключением мартеновского и других ведущих цехов. Услышав правительственное сообщение о вероломном нападении фашистской Германии на СССР, тысячи рабочих пришли на завод, и каждый занял свое место на производстве.

22 и 23 июня во всех цехах прошли митинги. Многотысячный митинг состоялся у главной проходной. В резолюции рабочие заявили: «Мы, сормовичи, готовы все как один встать с оружием в руках на борьбу с врагом и вести ее до полного уничтожения фашистских захватчиков. Будем работать, не покладая рук, на дело укрепления военной мощи нашей Родины и доблестной Красной Армии».

В первый же день сотни работников подали заявление о добровольном вступлении в действующую армию. В Сормовский военкомат пришли более 5000 добровольцев. В числе первых были секретарь партбюро сварочного цеха А.Я. Забелин, рабочий цеха № 1 И. Гурилев, работницы завода Галина Беляева, Зинаида Шведова.

Как только началась война, многие ушедшие на отдых старейшие, прославленные производственники, всю свою жизнь посвятившие родному заводу, люди огромного опыта и революционной закалки, вновь вернулись на производство. Одним из первых пришел ветеран труда И.М. Олимпиев, участник вооруженного восстания 1905 года в Сормове.

Вслед за старыми производственниками высокий уровень сознательности проявили женщины Сормова. В первые же дни войны на завод пришли тысячи домохозяек, ранее совершенно не видевших производства. Они заменили своих отцов, мужей, братьев и сыновей, ушедших на фронт. У станков и верстаков на специальных подставках стали работать дети-подростки.

### **Сормовичи работают по-фронтовому**

Сормовичи в короткий срок должны были перейти на военное производство. Государственный Комитет Обороны постановлением № 1 обязал Сормовский завод выпускать танки Т-34.

Перейти заводу, изготовлявшему суда, к производству танков – задача технически очень сложная. Мартеновцам и прокатчикам предстояло варить и катать марки стали, с которыми ранее они не работали. Литейным цехам необходимо было организовать производство броневого литья, в кузнечном – резко увеличить изготовление штамповок, в том числе из специальных марок сталей, чего не было прежде. Заново следовало создавать производство гусеничных траков, что оказалось наиболее сложным делом. В термическом цехе сильно изменилась номенклатура деталей и усложнилась технология всего производства. Возросший объем сварочных работ побуждал сормовичей заняться их автоматизацией, чего до войны тоже не было.

Переоборудовались ведущие цеха. Расширялись производственные площади. Уже в июле на заводе развернулась реконструкция старых и строительство новых цехов. Ни днем, ни ночью не ослабевало напряжение. Строили круглосуточно.

Директор завода Д.В. Михалев, главный инженер Г.И. Кузьмин, секретарь парткома С.Д. Нестеров, начальники цехов В.В. Чигирь, Н.Я. Командин, С.К. Русинов, Н.П. Петухов, Г.П. Хрящев, В.А. Савровский, А.А. Лобашов, инженеры П.П. Маркушев, А.С. Окунев, М.З. Семечкин, М.Н. Фадеев, Д.В. Галка, Н.Н. Смеляков, И.Д. Мунин, И.И. Федоров, Б.П. Коняхин, М.Г. Чернышов, В.П. Желтов, В.М. Керичев, В.В. Крылов, А.И. Булаев, С.Н. Якимовский, В.Н. Карпов, М.И. Воронин, В.Т. Ляскин, Е.А. Дубровин, начальники участков А.Ф. Горин, А.С. Сергиевич, А.А. Собачкин, В.Е. Шугуров и многие другие сутками не выходили с завода, жили в цехах, организуя переход к производству боевой техники, поднимая коллектив на борьбу с трудностями. Самоотверженно работали тысячи рабочих, не считаясь с затратами труда и времени.

В итоге напряженного труда к концу 1941 года сормовичи построили новые, хорошо оборудованные цехи по обработке и закалке брони, сборке и сварке корпусов, по термической обработке и закалке бронедеталей, стального литья, кровельного проката. Полностью были переоборудованы машиностроительный, термический, железопрокатный, меднолитейный, столярный и другие цехи. За несколько месяцев 1941 года на заводе было введено в эксплуатацию 26 160 м<sup>2</sup> производственной площади, перенесено и смонтировано 600 станков и других видов оборудования, изготовлено несколько тысяч штампов, инструментов и приспособлений.

Сложный процесс перевода на выпуск военной продукции потребовал новых форм организации труда, одна из них – фронтовые бригады. Первая комсомольско-молодежная фронтовая бригада организовалась в конце октября 1941 года в цехе № 7. Возглавил ее молодой формовщик Николай Щербина.

В суровое время, когда фронт приближался вплотную к Москве, Сормовский завод был превращен в одну из важнейших материальнотехнических баз обороны страны, становился крупнейшим арсеналом. Во время войны пришли на завод ветераны, женщины, подростки Советской Армии. И чем тяжелее становилось положение, тем более героически работали сормовичи.

Уже в октябре 1941 года завод отправил первые эшелоны танков для обороны Москвы.

Завод не только строил танки, но и ремонтировал их после повреждений, полученных в боях. Директор «Красного Сормова» в годы войны генерал-майор, лауреат Государственной премии СССР Ефим (Хаим) Эммануилович Рубинчик писал об этом героическом времени: «Надо понять те огромные трудности, с которыми встретились сормовичи при организации серийного производства танков. Надо было создавать

принципиальную рабочую технологию такого сложного объекта, каким является танк Т-34, перевести организацию цехов и участков на серийное производство, строить новые цеха, каких до сего времени не было на Сормовском заводе».

Первая боевая машина вышла из ворот завода 13 октября 1941 года, а всего за годы войны сормовичи дали Родине более 13 000 танков. В 1941–1945 годах завод самостоятельно построил и сдал флоту 23 подводные лодки и четыре единицы – вместе с другими заводами (№ 638 в Астрахани и № 402 в Северодвинске). Акт о приемке подводной лодки «С-18» подписан 20 июня 1945 года. В годы войны завод «Красное Сормово» был неоспоримым лидером отечественного подводного судостроения и в сложных условиях военного времени обеспечил поставку качественной продукции Военно-Морскому Флоту.

Кроме танков и подводных лодок, которых в годы войны было построено 27, завод изготовил 1,5 млн. снарядов для «Катюш» и тысячи тонн других боеприпасов.

### **Всё для Победы**

Сормовский завод располагал прекрасными кадрами наставников из числа старейших производственников, которые непрерывно работали на заводе десятки лет. Ветераны завода М.С. Боков, А.П. Калмыков, В.С. Токарев, А.Н. Кудрин, П.А. Баландин, И.П. Муравьев, прежде чем приступить к обучению новых рабочих, рассказывали им о порядках и дисциплине на производстве, о важности выпускаемой продукции для победы над врагом.

Так, в первом полугодии 1942 года в порядке индивидуального обучения непосредственно на рабочих местах ветераны труда подготовили 3623 квалифицированных рабочих. А за весь 1942 год было обучено 7499 человек. Они получили квалификацию токарей, сборщиков, электросварщиков, формовщиков, слесарей, сталеваров и успешно выполняли производственные задания.

Подготовка рабочих кадров и непрерывное повышение их производственно-технической квалификации явились одним из важнейших условий увеличения производительности труда и выпуска продукции для фронта. В 1943 году выпуск машин по сравнению с предыдущим годом увеличился на 19,5 %, а годовая производственная программа заводом была выполнена к 25 декабря. В 1944 году была перевыполнена производственная программа на 10,8 %.

Инженерно-технические работники в содружестве с передовыми рабочими совершенствовали процессы производства. Технологическое бюро машиностроительного цеха разработало предложения по сокращению производственного цикла и снижению трудоемкости сборки танков. Если раньше на регулировку управления приборов уходило 30 рабочих часов, то после

усовершенствования технологии – 3–4 часа. Время обработки основных узлов снизилось на 50 часов.

Сормовичи научились работать по-военному. Все больше боевой техники отправляли они фронту.

Используя свой богатый опыт, накопленный в годы войны, сормовичи неустанно совершенствовали качество танков. В начале 1944 года конструкторский коллектив завода под руководством главного инженера Г.И. Кузьмина и главного конструктора В.В. Крылова модернизировал танк, оснастив его более мощной, литой башней с пушкой последней модели.

Серийный выпуск таких машин был освоен в ходе производства. Вслед за Сормовским заводом перешли на модернизированный выпуск машин с новой пушкой все заводы страны, выпускавшие танк Т-34. Новым ценным вкладом в развитие производства явилось внедрение автоматической сварки по методу академика Е.О. Патона. Автоматическая сварка ускоряла выпуск боевых машин, увеличивала прочность их корпусов.

Сормовичи искали и находили все новые резервы для роста производства. Они совершенствовали технику, помогали быстрее механизировать производственные процессы.

За заслуги перед Родиной, за успешное выполнение правительственных заданий в годы Великой Отечественной войны коллектив завода был награжден орденом Ленина и орденом Отечественной войны I степени. Более 600 рабочих, инженеров, техников и служащих правительство наградило орденами и медалями Советского Союза. О трудовом подвиге сормовичей напоминает нынешнему поколению еще одна ценная реликвия – Красное знамя Государственного Комитета Обороны, оставленное Танк на пьедестале. На территории завода находился до 1980 г. Ныне – на площади Славы заводу на вечное хранение, которое в годы войны 33 месяца подряд присуждалось заводу «Красное Сормово» за высокие результаты труда.

Имена директоров Сормовского завода Д.В. Михалева, Е.Э. Рубинчика, парторга ЦК ВКП(б) А.Н. Сомова, главного инженера Г.И. Кузьмина, главного конструктора В.В. Крылова, ветеранов завода М.И. Телогреева, С.И. Рыжова, П.А. Красавина навсегда вписаны в историю Великой Отечественной войны.

В память о вкладе сормовичей в победу над врагом было решено установить на заводском дворе одну из боевых машин, выпущенных в 1941–1945 годах.



Танк Т-34 был передан Сормовскому заводу командованием Советской Армии и поставлен на площади перед заводскими корпусами на постаменте. В канун 35-летия Победы (1980 г.), танк был перенесен на площадь Славы у Северной проходной. Эта боевая машина была одной из первых, на которых части Советской Армии ворвалась в Берлин в апреле 1945 года.

## **НА МИРНЫЕ РЕЛЬСЫ 1940–1950-е годы**

### **Подготовка производства**

Закончилась Великая Отечественная война, советский народ возвращался к мирному труду. Послевоенный пятилетний план предусматривал большое расширение производственных площадей завода в связи с выпуском речных буксирных теплоходов, самоходных и несамоходных барж и землечерпательных судов, а также восстанавливал производство пассажирских паровозов «СУ». Выпуск судов по сравнению с довоенным годом должен был увеличиться более чем в три раза.

К 1946 году завод закончил подготовку производства и технических служб к работе в мирных условиях. Сотни станков пришлось переставить из цеха в цех, сделать им капитальный и восстановительный ремонт, развернуть реконструкцию цехов. Расширение Сормовской верфи, постройка эллинга усиливают роль Сормова как основной базы речного судостроения в СССР. Это не могло не сказаться на резком увеличении доли судостроения в общем объеме работ.

С первых дней послевоенной пятилетки возобновилось и приняло широкий размах производство различных деталей для паровозов и вагонов. Сормовский завод становится единственным в стране поставщиком вагонных колес, а для сельского хозяйства – поставщиком газогенераторных установок и запасных частей для тракторов.

В мае 1947 года завод полностью перешел на выпуск речных барж, буксирных и сухогрузных теплоходов, землесосов, пассажирских паровозов серии СУ. Выпуск судов, паровозов, металлургической продукции должен был возрасти без существенных капитальных вложений и почти при том же количестве рабочей силы. Началась упорная работа по организации новых производств. Вместо старого деревянного помещения в небывало короткие сроки выросло новое красивое здание судокорпусного цеха. На территории судоверфи строились стапеля. Там, где недавно выпускались танки, возникли судомонтажный, паровозо-котельный, паровозосборочный и другие цехи. Полностью переоборудовались механические цехи.

Много сил было затрачено на изготовление оснастки и инструментов, на ремонт оборудования и его модернизацию. Но основная трудность заключалась в том, что

новые задачи нельзя было решать старыми методами. Потребовалась коренная перестройка всего технологического процесса и внедрение новейшей техники. Довоенная организация труда и технология теперь уже не отвечали духу времени. Прежние циклы постройки судов продолжались от одного года до двух-трех лет, а надо было строить за три-четыре месяца.

Конструкторы в тесном контакте с технологами в короткие сроки разработали новые самостоятельные проекты 600-сильных буксиров и сухогрузных теплоходов грузоподъемностью 2000 т с учетом всех достижений судостроительной техники и при полной унификации деталей и механизмов. 31 из 35 основных узлов и на буксирном, и на сухогрузном теплоходах были идентичными. Выдающимся результатом было внедрение крупносекционного метода постройки речных судов, а затем и подводных лодок.

Суда, созданные сормовскими конструкторами, были приспособлены к условиям Большой Волги и обладали высокой скоростью, повышенной прочностью и грузоподъемностью, комфортабельностью. Сормовский винтовой буксирный теплоход того времени был лучшим в отечественном судостроении. Он выгодно отличался от парового колесного буксира. Его корпус был на 18–20 м короче и намного прочнее. На судне имелась электрическая буксирная лебедка, спроектированная и построенная впервые в СССР.

Сухогрузные теплоходы также имели большие преимущества по сравнению с теплоходами довоенной постройки. При той же грузоподъемности они имели меньшую длину и ширину корпуса.

В наливной барже грузоподъемностью 3700 т была применена более совершенная система налива и откачки нефтепродуктов, что намного уменьшало время стоянки в портах. Для всех трех типов судов был разработан новый вид упрощенных обводов корпусов.

Одним из выдающихся достижений сормовских конструкторов явился проект мощного речного дизельного землесоса производительностью 350 м<sup>3</sup>/час. От прежних он отличался более высокой производительностью. Землесос имел специальную установку для гидравлического разрыхления грунта, мощные палубные краны и другую технику, повышающую эффективность дноуглубительного процесса. Новый землесос «Сормовский-1» стал флагманом технического флота на Волге.

На судоверфи появились мощные башенные краны, передвигавшиеся по всему фронту работ. Они быстро и легко подавали на сборку тяжелые стальные секции. Много сил и труда было положено на устройство слипа для бокового спуска судов на воду.

В 1949 году программа выпуска судов и паровозов увеличилась в 1,87 по сравнению с предыдущим годом в два раза.

С каждым годом менялся облик предприятия, улучшалась и расширялась его техническая база. Сормовичи сломали старые представления, будто на Волге суда можно выпускать только в летнее время. Теперь суда спускали на воду круглый год.

В конце послевоенной пятилетки конструкторский коллектив впервые в истории судостроения разработал проект и рабочие чертежи речного дизельного ледокола. Суда строились по последнему слову судостроительной техники.

В апреле 1949 года Постановлением Совета Министров СССР директору завода Е.Э. Рубинчику, главному инженеру П.П. Маркушеву, заместителям главного технолога Л.Н. Краснопольскому и Д.В. Галке, начальнику судостроительного отдела А.И. Гайзеру, начальникам судостроительных цехов Б.П. Коняхину, В.В. Московкину и П.А. Черноверхскому за разработку и внедрение методов скоростного строительства речных судов была присуждена Государственная премия II степени. Одновременно за создание новых конструкций речных судов были удостоены Государственной премии III степени главный конструктор В.М. Керичев, конструкторы В.П. Воробьев, М.И. Воронин, И.И. Краковский, М.М. Пилярский, С.А. Чепурнов и С.Н. Якимовский.

Много нового внесли сормовские конструкторы и в производство пассажирских паровозов. П.И. Гордеев совместно с группой конструкторов и технологов предложил внедрить новый, цельносварной паровой котел с вваренными связями, подобных которым еще не было в Советском Союзе.

### **Столетие завода**

В 1947–1949 годах немало было сделано по благоустройству заводской территории: ее покрыли асфальтом, привели в образцовый порядок здания цехов, причем каждое из них было окрашено в особый цвет. Вокруг цехов и мастерских были высажены деревья, кустарники, разбиты скверы. Заводские площади – Буксирная, Паровозная и Металлургическая – были озеленены.

В канун юбилея свыше 2000 новаторов и старых производственников были награждены значками «Отличник социалистического соревнования», а более 180 рабочим металлургических в 1094 цехов присвоено звание «Лучший металлург». За заслуги перед Родиной и советским народом и в связи со 100-летием со дня основания завод был награжден вторым орденом Ленина. Это был четвертый орден на знамени завода.

500 работников, особо отличившихся при выполнении заданий правительства, были награждены орденами и медалями СССР. Орденом Ленина было награждено 26 человек, орденом Трудового Красного Знамени – 124, Красной Звезды – 4, «Знак

Почета» – 255, медалью «За трудовую доблесть» – 58 и «За трудовое отличие» – 33 человека.

В числе награжденных орденом Ленина директор завода Е.Э. Рубинчик, главный инженер П.П. Маркушев, главный конструктор В.М. Керичев, начальник производства С.Д. Нестеров, главный строитель судов М.И. Лернер, заместитель главного технолога В.М. Зубков, начальники цехов И.В. Мочалов и В.Е. Шугуров, начальник участка А.Ф. Горин, новаторы производства А.М. Беляев, В.А. Водопьянов, А.Г. Лопатин, М.К. Маслов и В.Я. Шевалдин, сормовский революционер П.А. Заломов, ставший прототипом героя романа М. Горького «Мать».

11 июля 1949 года Советское правительство приняло специальное Постановление о развитии жилищного и культурно-бытового строительства в Сормове.

100-летие завода «Красное Сормово» отмечала вся страна. Город оделся в праздничный наряд. По улицам реяли вымпелы, флаги, плакаты, гремела музыка. На юбилейные торжества прибыли гости из районов города и области, делегации многих крупнейших предприятий Советского Союза. Среди них представители Коломенского и Луганского

паровозостроительных заводов, Ленинградского имени С.М. Кирова, Московского автозавода, Киевского завода «Ленинская кузница» и др. Каждый коллектив преподнес подарок – модели своих изделий и приветственные адреса.

Со всех концов Советской страны поступали приветствия и поздравления. Особенно горячие чувства выражали земляки-сормовичи, работающие на многочисленных предприятиях страны, начинавшие когда-то свой трудовой путь на «Красном Сормове».

Газеты «Правда», «Известия», «Труд» и другие, местная печать посвятили заводу-юбилею передовые статьи, очерки и рассказы. Поэты и композиторы создали ряд новых песен о героических подвигах сормовских рабочих. Песни исполнялись в театрах, клубах и концертных залах города. Наибольшей популярностью пользовалась «Сормовская лирическая» Б. Мокроусова на слова поэта Е. Долматовского.

Горьковские художники написали немало интересных полотен, посвященных труду и быту сормовичей. В их числе картина Л. Хныгина о событиях 1905 года, картины А. Каманина «На Сормовской судовой верфи» и «Постройка буксирного судна в цехе» и др.

Московские и горьковские фабрики выпустили кондитерские изделия, шоколад и конфеты в коробках с изображением буксиров и паровозов Сормовского завода. Многие предметы домашнего обихода, школьные и канцелярские принадлежности изготавливались с красочными надписями «Сто лет заводу «Красное Сормово».

Горьковский краеведческий музей открыл выставку документов и фотографий, которые наглядно рассказывали о славной истории завода. Такие же выставки были организованы в Сормовском Дворце культуры и многих клубах города.

12 июля в Сормове начались юбилейные торжества. Во всех цехах и отделах прошли торжественные собрания, на которых рабочим, проработавшим на заводе более 15 лет, вручались почетные грамоты, а старым производственникам – денежные премии. Все работающие получили красиво оформленные поздравления с пожеланиями дальнейших успехов в труде и личной жизни. На другой день состоялись народные гулянья, а вечером – праздничные концерты.

Накануне 100-летия завода Петр Андреевич Заломов, один из участников революционного движения в Сормове, прототип героя романа М. Горького «Мать», уже будучи в преклонном возрасте, завещал молодежи: «Будьте достойными продолжателями дела своих старших товарищей. Трудитесь самоотверженно, смело преодолевайте трудности. Работайте по-стахановски, будьте мастерами своего дела». Молодое поколение с честью продолжало дело своих отцов и дедов. Трудовые подвиги всех поколений сормовичей в послевоенные и 1975 годы были тому неоспоримым подтверждением.

### **Подводные лодки послевоенных проектов**

2 декабря 1951 года в Баку был подписан приемный акт подводной лодки «С-80» пр. 613, построенной на заводе «Красное Сормово». Заложена она была на сормовском стапеле в 1950 году. После войны это была самая крупная серия подводных лодок – 215 единиц. Из них 113 построены на «Красном Сормове». Темпы строительства и сдачи проекта 613 и поныне впечатляют: 16 ПЛ (1953 г.), 29 ПЛ (1954 г.), 37 ПЛ (1955 г.), 26 ПЛ (1956 г.).

В то же время шла реконструкция корпусных и монтажных цехов завода под строительство новых лодок. В октябре 1957 года была заложена головная лодка пр. 633, в мае 1958-го ее спустили на воду, а в августе 1959-го сдали ВМФ. По тактико-техническим данным она превосходила ранее построенные корабли. За четыре года были построены 20 кораблей.

Первенцем научноподводного флота стала ПЛ «Северянка», переоборудованная на заводе в 1958 году по просьбе Министерства рыбного хозяйства СССР из боевой ПЛ для участия в промысловых экспедициях. На ее борту велись научно-исследовательские работы, решались рыбопромысловые задачи.

В 1959 году боевая подводная лодка проекта 613 была переоборудована в морской испытательный стенд пр. 613С для отработки новых корабельных спасательных устройств (главный конструктор С.Н. Якимовский). В то же время была построена

первая в мире экспериментальная спасательная подводная лодка пр. 666. На ней установлен автономный управляемый подводный снаряд (УПС) – родоначальник серии подводных спасательных и рабочих аппаратов, построенных на заводе по чертежам ЦКБ «Лазурит».

В середине 1950-х годов в СССР начались крупные работы по созданию ракетно-ядерного океанского флота, способного обеспечить государственные интересы страны в мировом океане.

Оснащение кораблей сормовской постройки ракетным оружием началось с переоборудования нескольких дизель-электрических подводных лодок. С конца 1950 – начала 1960-х годов по разработкам ЦКБ-18 и СКБ-112 завод строит подводные лодки с контейнерами для запуска ракет. Они устанавливались и1085 на палубе корабля. Это были первые носители крылатых ракет П-5, предназначенных для поражения береговых объектов.

Опыт их постройки, эксплуатации и испытаний нового оружия был учтен в большой ракетно-торпедной ПЛ пр. 651. Строительство и сдача ВМФ серии этих кораблей в 1960-е годы явилось для судостроителей завода огромной школой постижения и накопления опыта корабельного мастерства.

### **СОРМОВСКИЙ ПРОРЫВ: ПОД ВОДОЙ, НА ВОДЕ, НАД ВОДОЙ 1960-е годы**

Этот период можно характеризовать как период технического взлета и экономической стабильности на заводе. Впечатляющих успехов добился он в металлургии, введя в эксплуатацию в мае 1955 года первую в Советском Союзе промышленную установку непрерывной разливки стали (УНРС). Сормовичи создали ее в содружестве с работниками Центрального научно-исследовательского института черной металлургии под руководством академика И.П. Бардина. За ее пуск и освоение нового способа разливки стали заводские инженеры Н.И. Смеляков, Н.Л. Командин, К.П. Коротков, Н.П., Майоров, А.В. Хрипков в 1958 году были удостоены Ленинской премии.

Способ непрерывной разливки стали устранил операции, связанные с разливкой стали по изложницам и прокаткой слитков на обжимных станах. В результате резко сократился металлургический цикл.

### **Подводные лодки второго поколения**

Новым этапом подводного кораблестроения было строительство ПЛ пр. 670. В короткий срок была согласована и подготовлена документация для их строительства. Однако требовались и новые средства производства. Поэтому в 1963 году Совет Министров СССР принял постановление о второй послевоенной реконструкции завода.

После ее завершения существенно изменился облик завода. Был введен новый эллинг и современный цех сборки объемных секций, построен комплексно механизированный корпус для централизованной металлоподготовки и обработки листового и сортового проката, введен в строй блок механосборочных цехов. За счет нового строительства прирост производственной площади составил 130 000 м<sup>2</sup>.

В это же время были и1087 переоборудованы и доведены до современного уровня вспомогательные цехи завода, обеспечивающие строительство ПЛ, создан комплекс плавучих средств для достройки и сдачи кораблей второго поколения – энергоблок, плавдоки, плавмастерские.

Широкомасштабное перевооружение в сочетании с творческой инициативой кораблестроителей позволили передать в состав ВМФ к 50-летию Великого Октября первый атомный подводный корабль сормовской постройки. Это был результат напряженного труда рабочих «Красного Сормова».

Основными техническими достижениями того времени стало освоение изготовления сложных секций и блоков, внедрение расчетного метода определения сварочных деформаций. Создание принципиально новых подводных кораблей пр. 670 было отмечено в 1970 году Ленинской премией.

В 1972 году Военно-Морской Флот получил 11-й корабль, завершивший программу строительства пр. 670, представляющего второе поколение ударных АПЛ с противокорабельными крылатыми ракетами. Более совершенные крылатые ракеты «Малахит» увеличили ударную мощь кораблей, построенных по пр. 670 М «Чайка». По нему в 1972–1978 годах были построены шесть кораблей.

### **Флагманы для Волги**

В традиционном речном судостроении были достигнуты также не малые успехи. В этот период созданы первые в мире дизельные ледоколы «Волга» и «Дон». В 1958 году со стапелей завода сошел флагман речного пассажирского флота – дизель-электроход «Ленин». Первым его капитаном стал старейший и лучший судоводитель Волги С.А. Напитухин. В 1959 году вошел в строй второй дизель-электроход – «Советский Союз». В первый рейс его повел капитан Волжского речного пароходства А.И. Белодворцев.

В год 50-летия советской власти, к которому по всей стране начали готовиться задолго, сормовичи преподнесли Родине еще один подарок. Они начали строительство большой

серии сухогрузных теплоходов смешанного «река – море» плавания для Волго-Балтийской системы. Новые суда имели грузоподъемность 2700 т. Они были оборудованы по последнему слову техники того времени и предназначались для плавания не только по рекам, но и по Белому и Балтийскому морям с заходом в зарубежные порты.

Проектировались суда заводским конструкторским коллективом под руководством А.А. Животовского. Головное судно этой серии в честь славного юбилея получило название «50 лет Советской власти».

### **Крылатые суда**

В 1950–1960 годах на Волге навигации были долгими, движение судов почти непрерывным (многие из них производства завода «Красное Сормово»). Это и сухогрузные теплоходы для Волго-Балта, и флагманы – дизель-электроходы «Ленин» и «Советский Союз». Из Сормовской гавани вышел и великан – морской танкер «Генерал Ази Асланов», и суденышки типа «Колхозница» для малых рек, исполины-паромы «Советский Азербайджан» и «Советский Туркменистан».

Отсюда нефтяникам Каспия было отправлено уникальное в своем роде крановое судно катамаранного типа «Кер-Оглы». Гордостью сормовичей были и мощные морские землечерпательные снаряды «Пятилетка» и «Родина».

Славу заводу «Красное Сормово» принесли корабли на подводных крыльях. В 1957 году был построен и спущен на воду первый в мире скоростной теплоход на подводных крыльях «Ракета». Это судно построено по проекту группы заводских конструкторов, которую возглавлял выдающийся конструктор Ростислав Евгеньевич Алексеев.

Необычной казалась, на первый взгляд, форма нового корабля. Удивляла и его скорость – 60–65 км/час. Так, расстояние от Казани до г. Горького теплоход покрывал за 7–8 часов. Таких скоростей Волга еще не видела!

На заводе были построены еще несколько судов на подводных крыльях – «Метеор», «Спутник», «Комета», «Вихрь», «Буревестник», «Чайка» с водометным движителем.

Более полутора тысяч судов на подводных крыльях конструкции Алексеева ныне успешно эксплуатируются под флагами Англии, Франции, Японии, США, Греции, Норвегии, Финляндии и др.

В 1962 году специализированное конструкторское бюро Р.Е. Алексеева было преобразовано в Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях, а в 1965 году выделено 1080 из состава завода.

Однако поиск новых решений продолжали и заводские конструкторы. По проектам



заводского СКБ были построены суда на воздушной подушке «Радуга» и «Сормович».

Группе конструкторов – создателям судов на подводных крыльях в 1962 году была присуждена Ленинская премия. Лауреатами стали Р.Е. Алексеев – главный конструктор, А.И. Васин – заместитель начальника отдела, И.И. Ерлыкин – заместитель главного конструктора, Н.А.Зайцев – главный инженер, Б.А. Зобнин – начальник отдела, Л.С. Попов – заместитель главного инженера, Г.В. Сушин – заместитель главного конструктора, К.Е. Рябов и А.И. Маскалик – начальники отделов, И.М. Шапкин – заместитель главного конструктора и В.Г. Полуэктов – капитан-испытатель новых кораблей.

А всего в тот период на заводе трудилось 35 лауреатов Ленинской и Государственной премий.

## **НА ВЕРШИНЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА 1970 – 1980-е годы**

### **Завод помолодел**

Эти годы в истории завода «Красное Сормово» можно считать периодом расцвета. Шла одна из крупнейших реконструкций завода, существенно изменившая его облик. Территория в северном направлении расширилась едва ли не вдвое. Рядом с построенным в середине 1960-х годов цехом СКМ вырос сборочно-сварочный корпус. К вступившему в строй в 1968 году корпусообрабатывающему цеху пристроили отопливаемый склад стали и девятиэтажный инженерный корпус. А в конце 1980-х годов там же вырос целый комплекс – завод по производству стиральных машин «Волна». В старой обжитой части завода нашлось место для громадного (250 × 250 м) машиностроительного корпуса. Построены или реконструированы и другие инженерные сооружения.

Это были современные внушительных размеров здания, резко контрастирующие с цехами старой постройки, с современным, высокопроизводительным оборудованием, среди которого было немало уникального.

Коренная реконструкция предприятия в первую очередь была связана со строительством подводных лодок нового поколения, особенно атомных проектов. В эти годы завод строил дизель-электрические ПЛ пр. 641Б «Сом», атомные ПЛ пр. 670, 670М, 671РТ. В 1980-х годах главной продукцией завода стали перспективные корабли – АПЛ пр. 945 «Барракуда», АПЛ пр. 945А «Кондор» и ДЭПЛ пр. 877 ЭКМ «Варшавянка».

Для обеспечения строительства ПЛ из нового металла в больших объемах потребовалось создание специальных цехов, участков, служб в дополнение к имеющимся мощностям. Была развернута работа по подготовке и обучению кадров инженерно-технических работников и рабочих, в основном сварочных специальностей.

В процессе подготовки производства был построен, оборудован и обеспечен необходимым оснащением новый корпус сборочно-сварочного цеха. Созданы специализированный участок механообработки деталей в корпусообрабатывающем цехе, участок для формирования ПЛ на стапеле в третьем пролете судокорпусно-монтажного цеха. Практически все цеха завода включились в строительство подводных лодок нового поколения.

В связи с широким применением титановых сплавов потребовалась коренная перестройка сварочного производства. Были созданы специальные лаборатории для контроля качества корпусных конструкций.

Для транспортировки ПЛ на сдаточную базу был спроектирован и построен специальный транспортный комплекс «Ока», включающий док-понтон (Ока-2) и поддерживающие опоры (Ока-4).

В 1984 году головная ПЛ 945-го проекта «Барракуда» вошла в состав Военно-Морского Флота. В последующие годы для ВМФ СССР было построено еще три уникальных корабля. Последняя ПЛ пр. 945А «Кондор» в 1993 году была признана одной из лучших подводных лодок XX столетия.

В гражданском судостроении не было такого разнообразия проектов. Практически шла лишь модернизация сухогрузных теплоходов «река – море» плавания пр. 1557 типа «Сормовский». И только в начале 1980-х, когда технические ресурсы проекта были исчерпаны, отдел главного конструктора завода разработал проект нового судна «Волга» (пр. 19610 «Жигули»). Оно отвечало новым требованиям, могло работать не только на внутренних водоемах страны, но и показало отличные и 1088 результаты в Атлантике, на реках Южной Америки, в Африке, где тропический климат предъявляет особые требования к эксплуатации судов. Суда приобретались как отечественными пароходствами, так и зарубежными заказчиками. За период с 1983 по 2001 год было построено 45 судов этой серии, причем почти в каждое последующее судно конструкторы вносили те или иные новшества (восемь из них проекта 19611).

### **По труду и почет**

В эти годы на заводе шло интенсивное строительство подводных лодок, скоростного флота, судов смешанного «река – море» плавания. За участие в создании и строительстве сухогрузных теплоходов нового класса большой группе сотрудников завода была присуждена Государственная премия СССР. Лауреатами стали директор завода М.А.

Юрьев, главный конструктор А.А. Животовский, главный конструктор проекта Г.Д. Зиненко, главный технолог по судостроению Г.Н. Лотович, начальник судомонтажного цеха Б.П. Шайдаков. Проект сухогруза под маркой «Сормовский» признан наиболее совершенным из судов смешанного «река – море» плавания.

За личный творческий вклад, а по существу героический труд по созданию головных образцов подводных кораблей и образцов новой техники, работники завода – организаторы производства и его технологического обеспечения, строители подводных лодок, рабочие цехов верфи, машиностроения и металлургии – представлялись к высоким правительственным наградам и почетным званиям. Так, звания Герой Социалистического Труда были удостоены Александр Петрович Удалов и Сергей Николаевич Бодров – бригадиры слесарей-монтажников, электросварщик Вячеслав Васильевич Пайщиков, директор завода Михаил Афанасьевич Юрьев, Тимофей Григорьевич Галанин – токарь-расточник, сталевары Николай Иванович Анищенков и Иван Павлович Белов. Лауреатом Ленинской премии стал Константин Степанович Старцев – главный технолог завода.

Дипломы лауреатов Государственной премии в области науки и техники получили: Николай Иванович Храмов – заместитель начальника отдела машиностроения, Константин и Николаевич Панов – бригадир судосборщиков, Юрий Геннадьевич Мочалов – бригадир слесарей, Валерий Николаевич Кулагин – слесарь-монтажник, Виктор Васильевич Чалов – начальник судомонтажного цеха, Петр Алексеевич Захаров – бригадир слесарей-монтажников, Вадим Петрович Смирнов – главный технолог проекта, Борис Викторович Забегалов – главный инженер завода, Николай Ефимович Леонов – директор завода, Николай Сергеевич Жарков – генеральный директор ОАО «Завод «Красное Сормово» и др.

Почетного звания «Заслуженный машиностроитель» удостоены: токари Владимир Николаевич Анисимов, Владимир Исаакович Чкалов, Геннадий Дмитриевич Власов, Александра Федоровна Дерюгина, фрезеровщик Владимир Михайлович Дымченко, сверловщик Леонид Анатольевич Дорогин, старший мастер Владимир Николаевич Шабанов, начальник механического производства Валентин Михайлович Гершман и др.

Огромен вклад сормовских корабелов в укрепление могущества Военно-Морского Флота. В ознаменование этого на центральной аллее завода в год его 150-летия установлен памятный знак (в виде ограждения рубки ПЛ) создателям подводных лодок, своим талантом, трудом, героизмом прославившим Сормовский завод.

### **Социальная инфраструктура**

Наряду с развитием судостроения, металлургии и машиностроения особое внимание уделялось производству товаров народного потребления. Большим спросом у населения пользовались стиральные машины «Волна», шкафы для белья, отопительные котлы «Компакт-М», газовые отопительные агрегаты «Русь», металлические гаражи, садовые насосы и др. Для агропромышленного комплекса выпускались крупные заводы, дробилки, концентраторы, сепараторы. На поток было поставлено производство звеньев тракторных гусениц и другие запчасти для сельхозтехники.

В эти годы большое внимание уделялось жилищному строительству. На заводе была создана мощная база панельного домостроения. Ежегодно завод строил для своих работников 20–24 тысячи м<sup>2</sup> (а с учетом подрядных организаций – до 40 тысяч м<sup>2</sup>) жилья

со всеми удобствами. Обеспечил всех детей своих сотрудников детскими садами и яслями, пионерскими лагерями. Тысячи тружеников завода и ветераны ежегодно отдыхали и проходили лечение в заводском профилактории, всесоюзных здравницах, пансионатах и домах отдыха, на турбазе завода, получали квалифицированную медицинскую помощь в заводской поликлинике – одной из лучших в городе. Под строгим контролем администрации и профсоюза постоянно улучшались условия труда. Помимо традиционных красных уголков и столовых в цехах организовывались комнаты психологической разгрузки, сауны, спортивно-тренажерные комплексы.

Дворец культуры, библиотека, спортивный клуб «Красное Сормово» профкома проводили огромную работу по физическому и эстетическому воспитанию сормовичей. Среди заводских спортсменов были трехкратный чемпион мира и двукратный олимпийский чемпион, заслуженный мастер спорта СССР Николай Круглов, мастер спорта международного класса Наталья Заборских.

Завод располагал огромной социальной инфраструктурой. Помимо домостроительного производства и жилищно-коммунального хозяйства, которое управляло построенными домами, судостроители имели свою поликлинику, профилакторий, два загородных детских лагеря, детскую дачу для дошкольников, базу отдыха. В отличие от городских однотипных учреждений они лучше финансировались, зарплата работников была выше. Многие городские учреждения образования, здравоохранения, культуры получали финансовую помощь от шефа – завода. Почти все школы района имели шефов – цехи и отделы. Они оказывали помощь в основном материалами при ремонте помещений и организации отдыха детей. ПТУ-5 и машиностроительный техникум фактически считались подразделениями завода, направляя практически всех своих выпускников на «Красное Сормово».

## **В НОВЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ 1985–1996-е годы**

### **Команда управленцев**

В 1980-е годы советская экономика была ориентирована на эффективное развитие народного хозяйства, на улучшение условий жизни, труда и быта людей. Но по размерам национального дохода на душу населения страна уступала развитым капиталистическим странам.

Программа социального развития ставила соответствующие задачи перед коллективом завода «Красное Сормово». Контрольные задания одиннадцатой пятилетки (1981–1985 гг.) предусматривали резкое увеличение выпуска товаров народного потребления и изделий для сельского хозяйства. Было запланировано строительство завода «Волна»

для выпуска стиральных машин и других товаров для населения. Предусматривалась широкая программа жилищного строительства (в 6-м микрорайоне Комсомольского поселка, 5-м микрорайоне, пос. Народный, на ул. Культуры, в микрорайоне «пер. Союзный – ул. Свобода» и т. д.).

Для решения больших и ответственных задач на заводе ежегодно разрабатывался обширный комплексный план технико-экономического и социального развития. В нем указывались конкретные мероприятия, направленные на обеспечение выполнения государственного плана и социалистических обязательств. Выполнение плана строго контролировалось как руководством предприятия, так и общественными организациями (партком, профком, комитет комсомола и др.).

Во второй половине 1980-х годов к власти в стране пришли новые политические лидеры, и грянули перемены, названные «перестройкой». Руководство страны принимало важные решения, направленные на углубление экономической реформы, изменение политической системы, демократизации всей жизни советского общества.

Социально-экономические процессы, естественно, отразились на жизни завода. Претворять эти решения в жизнь и внедрять все последующие экономические реформы пришлось фактически новой управленческой команде во главе с генеральным директором Н.С. Жарковым, который приступил к своим обязанностям 18 мая 1984 года.

В то время одной из важнейших задач в области экономики явилось изменение системы управления предприятиями. Партийные директивы предписывали создание производственных объединений как единого производственно-хозяйственного комплекса, в управлении которого сочетались бы централизованное руководство и самоуправление трудовых коллективов.

### **Завод становится производственным объединением**

С мая 1988 года было образовано производственное объединение «Завод «Красное Сормово». В него вошли: завод «Красное Сормово» (головное предприятие), ОКБ «Волна» (проектирование и техническое сопровождение производства стиральных машин), завод «Волна» (производство стиральных машин), агропромпредприятие, комбинат питания, сдаточные базы – Северная сдаточная база (Архангельская область), СПТБ № 6 в Мурманской области, Черноморская производственно-техническая база в Севастополе.

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 16 ноября 1985 года завод перешел на новые условия хозяйствования – полный хозяйственный расчет и самофинансирование. Первыми в эксперимент были включены цехи – механосборочный № 1 (МС-1), первый судомонтажный (1-СМ), третий судокорпусный (СК-3), чугунолитейный, сборочно-сварочный корпус (ССЦ). Но успешным такой

переход нельзя было назвать. Этому мешали недостаток оборотных средств, убыточность некоторых видов гражданской продукции (при наличии ее в плане), а также перераспределение отраслевым министерством прибыли от рентабельной продукции военного назначения среди других предприятий отрасли.

Расчеты специалистов завода показывали, что соответственной прибыли от реализации продукции и услуг было недостаточно для образования фондов экономического стимулирования, платежей за производственные фонды, трудовые ресурсы. В то же время росли проценты за кредиты: в 1989 году – 57,1 млн. рублей, в 1990 году – 68,5 млн. рублей.

Руководство предприятия обращалось в вышестоящие органы с предложениями освободить объединение от уплаты налогов за производственные фонды и трудовые ресурсы, увеличить сумму средств на капитальные вложения по строительству за счет централизованных источников, уменьшить ассортимент стального проката и литья по заказам Госнаба по причине их убыточности при фиксированных ценах, снять с производства убыточные и малорентабельные 1080 изделия товаров народного потребления и машиностроения. Однако ни одно из них принято не было.

Перестройка характеризовалась широкой гласностью. Трудовые коллективы и их общественные организации принимали участие в выработке важнейших решений и контроле над их исполнением, избрании руководителей при единоначалии в управлении предприятием. Для реализации демократических принципов, заложенных в Законах СССР «О государственном предприятии (объединении)» и «О трудовых коллективах и повышении их роли в управлении предприятиями» в цехах и отделах были образованы Советы трудовых коллективов (СТК). Был создан и заводской СТК в составе 40 человек. Возглавил его бригадир слесарей-монтажников Борис Владимирович Перевезенцев.

Советы решали наиболее важные вопросы деятельности предприятия в сфере труда: от совершенствования управления до выборов руководителей (от бригадира до директора завода). Так, в 1988 году СТК цехов МС-1 и ОСМ рассмотрели вопросы подведения итогов выполнения трудового соглашения, коллективной ответственности за трудовую и общественную дисциплину, социалистических обязательств, перехода коллективов цехов на новые условия хозяйствования и др. Одновременно на заводе активно работали и другие общественные организации: партком, комитет комсомола, профсоюзный комитет, совет молодых специалистов, совет бригадиров, совет мастеров, научно-технический совет, а также множество комиссий – по укреплению трудовой дисциплины, по борьбе с пьянством и алкоголизмом и др.

Распад СССР, создание новых границ и таможен, конверсия предприятий военно-промышленного комплекса, смена политического строя привели завод к тяжелому

экономическому и финансовому положению. Основными причинами стали обрушение экономики всей страны и конверсия производства.

### **На грани выживания**

Руководству Производственного объединения предстояла борьба за сохранение завода и его коллектива. С 1 октября 1992 года было ликвидировано Министерство судостроительной промышленности СССР, которому подчинялся '3161 судостроительный завод (в их числе и «Красное Сормово»). По решению конференции трудового коллектива ПО «Завод «Красное Сормово» стало членом концерна «Морское кораблестроение». Основные фонды и оборотные средства в тот период оценивались в 900 млн. рублей.

В 1991 году завод, ориентированный на выпуск военной продукции, оказался в сложных экономических условиях. Пришлось переживать фактически «нулевую» конверсию. Ранее объем военного судостроения на «Красном Сормове» составлял 76 %. В 1992 году завод был исключен из планов государственного финансирования, а к этому времени на его стапелях находилось 9 подводных лодок (4 атомных и 5 дизельных).

На них поступило заявленное оборудование, которое завод вынужден был оплатить за счет построенных сухогрузов. За бывшими поставщиками военных заказов образовался огромный долг – 133 млн. рублей. Обращение за помощью к Правительству оказалось безрезультатным.

Руководству завода пришлось самостоятельно принимать решения по выходу из создавшейся ситуации, определять судьбу коллектива. Специалисты завода разработали собственную конверсионную программу, были получены конверсионные кредиты. Но картотека неоплаченных счетов составила почти миллиард рублей. Руководство завода разработало план технического перевооружения, где определяющим были строительство сухогрузных теплоходов, спроектированных заводскими специалистами. Производилось техническое переоснащение цехов, переоборудование стапельных мест корпусного и монтажного производства.

Как следствие процессов, идущих в стране, и на заводе произошло снижение объемов производства, особенно в металлургии (не было средств для оплаты сырья и материалов). Объем производства стиральных машин упал до 78,5 %.

1992 год был чрезвычайно тяжелым для завода и его работников. В целях социальной защиты своих сотрудников администрация и профсоюзный комитет разработали и внедрили Положение «О порядке индексации зарплаты работников объединения». Коэффициент индекса составил с 1 марта 1992 года 1,7, с 1 июля 1992 года – 2,7.

Приказом генерального директора был утвержден перечень трудовых и социальных льгот, предоставляемых работникам за счет прибыли предприятия, а также утверждено Положение о порядке выдачи безвозмездных ссуд молодым семьям при вступлении в ЖСК на улучшение жилищных условий и обзаведение домашним хозяйством. Строить бесплатное жилье завод был уже не в состоянии.

В связи с сокращением объема производства начались ограничения в приеме на завод новых работников, а также упорядочение численности персонала предприятия. Были освобождены от занимаемых должностей 1500 человек, в том числе 23 заместителя начальников цехов и отделов, 387 специалистов и служащих. В этот год не смогли открыть базу отдыха на реке Юг, загородные лагеря отдыха детей начали работать лишь с помощью профсоюзов, детские сады были закрыты на весь летний период.

Финансовое положение завода было тяжелейшим, по всем видам производства – отрицательный баланс. Но наиболее неблагоприятное положение сложилось со строительством подводных лодок. За ПЛ № 304, отправленную на сдаточную базу, было недополучено от заказчика 240 млн. рублей. Для выплаты зарплаты завод взял кредит под 53 %. В связи с неплатежеспособностью подавляющего большинства предприятий, не имеющих возможности выставить предоплату, на заводе скопилось неотправленной продукции на 150 млн. рублей.

Объявленная так называемая «шоковая терапия» ограничилась лишь невероятным поднятием цен. Если раньше тонна передельного чугуна стоила 400 рублей, то в 1992 году – 13 тысяч рублей. Сормовская ТЭЦ, монополист по производству теплоэнергии, за пять дней марта выставила счет на 13,5 млн. рублей. Руководство завода решило расторгнуть договор с ТЭЦ, расконсервировать паросиловой цех и перейти на водяное отопление.

Весь год прошел под угрозой срыва сроков зарплаты, но в мае всетаки задержка с выплатой произошла (в Сормовском банке не оказалось необходимых средств).

Объем производства снизился на 11,7 %. Этому способствовало несколько причин: снижение оборонного производства и отсутствие средств на расчетном счете, вследствие чего завод месяцами не мог приобрести сырье и комплектующие. Покупатели продукции не могли оплачивать счета, многие из них обанкротились. Многочисленные арбитражные решения по взысканию долга не исполнялись. Заводу не заплатили за незавершенное производство подводных кораблей (заводской № 305, 612 и 613). По решению Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина от 18 марта 1992 года эти лодки подлежали утилизации (резка в шихту). Предприятия, поставившие металл и комплектующие для ПЛ, через арбитражный суд взыскивали долг, а ВМФ за «незавершенку» не платил. Правда, 30 декабря 1992 года пришел платеж по ПЛ «Барракуда» (зав. № 304) – 300 млн. рублей и за ПЛ (зав. № 612). Но уже была готова к сдаче ПЛ (зав. № 413) и почти готова ПЛ (зав. № 414).



## **«Выжить и сохранить коллектив!»**

В это тяжелейшее время руководство завода делало ставку на поиск заказов, производство новой, пользующейся спросом продукции, расширение объемов гражданской продукции. Этому способствовала разработанная на заводе программа конверсии на 1992–1995 годы. Она имела два направления:

1. Переоборудование и техническое переоснащение цехов всех производств под увеличенную программу строительства сухогрузных теплоходов. Планировался выпуск 7 судов типа «Волга» (1993 г.), 9 сухогрузов (1994 г.), 10 сухогрузов и танкеров (1995 г.). С 1994 года начали строиться сухогрузные теплоходы нового проекта «Россия». Для них в эти тяжелые годы шла подготовка производства.

2. Вынужденное сокращение межзаводской кооперации (МЗК). Многочисленные поставки с предприятий СНГ (Украины, стран Балтии и т. д.) тормозились таможенными барьерами, банковские оплаты проходили по 2–4 месяца из-за различия валют и непрерывно меняющегося соотношения курсов. В связи с этим часть оборудования перевозилась на изготовление изделий, поступавших ранее по межзаводской кооперации.

1992–1993 годы – период обвальной конверсии – был тяжелейшим испытанием для коллектива завода. Генеральный директор Н.С. Жарков сформулировал задачу так: «Выжить и сохранить коллектив и 187». Руководство завода нашло новые ориентиры для производства гражданской продукции в рамках конверсионной программы, добилось поддержки в Министерстве экономики и Министерстве финансов, и поэтому заводу одному из первых были выделены кредиты на проведение конверсионных мероприятий в размере 502 млн. рублей и одновременно льготный конверсионный кредит

под 5 % в размере 500 млн. рублей (из 1 млрд. рублей, выделенных Нижегородской области) и 400 млн. рублей на пополнение оборотных средств под 10 % (это тоже был льготный кредит, так как коммерческие банки в те годы выдавали кредиты под 83 %).

Но финансовые проблемы осложнялись еще и тем, что были введены первоочередные и обязательные платежи, в том числе и налоги в бюджет (они без уведомления снимались с расчетного счета завода): НДС, на прибыль, в пенсионный фонд, налог на четырехкратное превышение минимального размера оплаты труда, выплаты на детские компенсации, в фонд занятости, дотации УЖКХ, ОДУ, комбинату питания, отчисления на социальное развитие района, выплаты в целевой фонд конверсии, на пользование автодорогами, платы за тепло, газ, воду, электроэнергию и т. д. Оставшиеся средства шли на приобретение материалов, оборудования, выдачу зарплаты. Из-за недостатка финансовых средств пришлось сократить до предела финансирование социальной сферы, и завод отказался от строительства бесплатного жилья (хотя 2570 семей

нуждались в улучшении жилищных условий, а очередь на кооперативное жилье насчитывала 1310 семей и еще 265 семей стояло в 11 льготных очередях).

За год были улучшены жилищные условия только 100 семей – в связи со сносом частного сектора и в обмен на однокомнатные квартиры. Цены на кооперативное жилье выросли почти в 10 раз. Поэтому руководство завода и профком разработали программу материальной помощи членам ЖСК. А через профсоюзные организации была налажена реализация промышленных и продуктовых товаров по ценам ниже рыночных.

Численность детей дошкольного и школьного возраста работников завода составляла 14 тысяч. Однако на летний период пришлось закрывать детсады и летние дачи. На содержание 21 дошкольного учреждения требовалось 6 млн. рублей ежемесячно. За содержание одного ребенка была установлена плата: 20 % – с родителей и 40 % – с предприятия, где работают родители. Но многие предприятия не в состоянии были оплачивать эти суммы. Лагерь «Волга» был открыт за счет средств профбюджета. Клуб юных техников, четыре подростковых клуба пришлось передать местным властям. Для поддержки уровня жизни работающих удовлетворялись все заявки на получение участков под сады и огороды. Профком завода организовал семь садоводческих товариществ.

### **«Нулевая» конверсия**

Завод выстоял и сохранил важнейшие технологии, конструкторскую, производственную, научную базы и квалифицированные кадры. С 1993 года он начал работать по новой производственной программе.

В 1993–1994 годах со стапелей сходило по 6–7 сухогрузов в год, в основном их продавали за границу по демпинговым ценам (иначе на международный рынок невозможно было выйти). Сухогрузы продавали по цене 5 млн. долларов, хотя истинная цена аналогичных судов за рубежом 7,5 – 8 млн. долларов.

С 1993 года осваивается выпуск новых изделий – 1500 единиц судовой мебели для сухогрузов, модульных панелей для обстройки кают, водонагревателей, нагревателей масла, люковых закрытий, якорей и т. п. Завод самостоятельно освоил изготовление гидроклапанов, фильтров, штуцерных соединений, фланцев привода арматуры, иллюминаторов, заслонок, кингстонов, клапанных коробок и еще огромное количество наименований судовой арматуры.

Изготовление отливок, поковок, штамповок взяли на себя заводские металлурги. Раньше эту продукцию поставляли другие предприятия МЗК, в том числе из ближнего зарубежья (Молдавии, Белоруссии, Украины, Прибалтики).

Завод имел заказы, но коллектив продолжало лихорадить из-за нестабильности экономики страны, расстроенности финансовой системы, а также постоянного роста цен на теплоэнергоносители. Не хватало оборотных средств.

В 1993 году (26–29 марта) страна снова пережила конституционный, а также системный кризис: перестала и1088 работать система государственного регулирования экономикой, и при этом не были разработаны ориентиры денежно-кредитной и валютной политики. Однако, несмотря на сложный переходный период, когда многие предприятия стали банкротами, руководство завода во главе с Н.С. Жарковым сумело сохранить научно-технический и производственный потенциал.

С 1994 года по программе конверсии завод практически перешел на выпуск гражданской продукции. На стапелях уже не закладывались новые подводные лодки. Одну спустили на воду, а две по решению Правительства разрезали в шихту. Трагедию атомных ПЛ из уникального титана тяжело переживали на заводе все – и руководители, и рядовые судостроители.

Работе по конверсионному плану мешало строительство атомной ПЛ, но обязательства перед государством сормовичи выполнили, и 14 декабря 1993 года лодка была сдана Российскому флоту. Однако Правительство оплатило труд сормовичей лишь в июне 1994 года, поэтому предприятию пришлось брать в долг деньги под большие проценты.

Сбыт сухогрузных теплоходов налаживался с трудом. Завод рассчитывал на принятую в 1993 году Правительством программу возрождения Российского флота, что было актуально: российскому торговому флоту в наследство от союзного государства остались в основном старые корабли, к тому же почти половина сухогрузов отслужила свой срок.

В программе Правительства было записано, что отечественным судостроительным заводам будут заказывать по 5 сухогрузов в год. Однако этого не произошло, а заключенные с пароходствами контракты были сорваны, так как те оказались банкротами. Корабли были нужны пароходствам, но ни банки, ни Правительство кредитов им не выделяли. Пришлось перезаключать контракты заново, и вместо девяти запланированных судов были построены только семь (да и те были отправлены за границу – в Иран и Германию).

Для дальнейшего строительства судов требовался металл, цены на который непрерывно росли, да и с поставщиками были проблемы. В этих условиях руководством и1079 завода было найдено удачное решение – завод вступил в состав ассоциации «Северсталь». Техническое содружество выразилось в форме удачных

бартерных контрактов: в обмен на поставку стали завод построил Череповецкому комбинату сухогрузы, первый из которых получил название «Арнольд Икконен».

В то же время были подписаны контракты на строительство (точнее, достройку) двух дизельных подводных лодок для Китая. Сдача первой планировалась на 1994 год. Но этот контракт был не очень выгодным для завода. Условия расчета с КНР, утвержденные постановлением вице-премьера Правительства, предусматривали следующий парадокс: 65 % стоимости оплачивалось товарами народного потребления и лишь 35 % валютой. И только благодаря настойчивости генерального директора Н.С. Жаркова был подписан более выгодный вариант контракта с КНР, согласно которому заказчик оплачивал продукцию товаром (50 %) и валютой (50 %). Разумеется, и этот контракт нельзя было считать выгодным, так как приходили сотни вагонов китайских товаров, не имеющих сбыта в КНР, а заводу приходилось искать посредников для их реализации. Но другого выхода не было.

В 1994 году кроме сухогрузов для Череповецкого металлургического комбината 15 декабря был сдан последний седьмой по счету сухогруз из сдаточной программы для АО «Кубаньгазпром».

Из-за уменьшения объемов выпуска стального и чугунного литья 1 декабря пришлось закрыть чугунолитейный цех.

### **Завод выстоял и сохранил свой потенциал**

В условиях выживания профсоюзный комитет (председатель Ю.О. Попов) выступал в общей борьбе профсоюзов за социально-экономические интересы работников. Сормовские судостроители только в 1994 году трижды участвовали в коллективных акциях протеста против политики Правительства. Дважды на короткое время приостанавливали производство. Делегация сормовичей в составе 150 человек участвовала во всероссийской акции протеста. Профком и администрация находили компромиссные решения по сохранению и росту зарплаты, ее индексации, выплате премий, оплате вынужденных простоев.

Учитывая трудное финансовое положение завода, профком летом 1994 года взял на себя расходы по содержанию детского оздоровительного лагеря «Волга», где отдохнули 1500 детей, а также организацию трех смен «Мать и дитя» в заводском санатории-профилактории. Выделялись путевки в санатории, пансионаты, дома отдыха, профилакторий, на диетическое питание. Из-за безудержного роста цен на продукты питания многие работники перестали посещать заводские столовые. Из 26 столовых функционировало только шесть. Прекратилось строительство бесплатного и кооперативного жилья. В связи с передачей ряда социальных функций государственным социальным фондам работники завода начали выходить из профсоюза (численность профсоюзной организации сократилась на половину).

Но завод продолжал работать, а конструкторы разрабатывать перспективные проекты. В 1994 году коллектив технического центра приступил к проектированию нефтеналивного танкера. Была проделана огромная инженерная работа, в проекте были учтены требования морского и речного судоходства и всех международных конвенций.

1995 год был отмечен рядом событий. Делегация сормовичей во главе с Н.С. Жарковым выехала в Китай для переговоров по расчетам за поставленную подводную лодку. 31 марта со стапелей СКМ была спущена на воду дизельная подлодка для КНР. Впервые – открыто. На митинг собралось более 2000 человек в присутствии пяти представителей посольства Китая в Москве во главе с первым секретарем посольства Ляо Сиолинем.

20 мая состоялся спуск головного сухогрузного теплохода «Лава» новой серии «Россия» (заказчик – пароходство г. Калининграда).

Необдуманные реформы и вынужденная конверсия сказались на численности коллектива. В 1991 году на заводе работало 29 тысяч человек, а 1995-м – лишь 12 тысяч. Уходили наиболее квалифицированные специалисты, способные найти работу в другом месте, вклиниться в рыночную экономику. Генеральный директор принял решение об увеличении зарплаты с июня: средняя зарплата составила 350 тысяч неденоминированных рублей, а у работников ведущих судостроительных специальностей – до 600–700 тысяч рублей.

Чтобы выплатить зарплату и пополнить оборотные средства (через два года после президентского решения об утилизации подводных лодок), руководство завода было вынуждено пойти на то, чтобы разрезать титановую подлодку, а отходы продать. Цель была одна – не остановить производство.

Была создана структурная единица – судоверфь. В нее вошли цеха СКМ, 1-СМ, СК-3, СК-7, ОИС, гавань (директором был назначен И.В. Иванов). 13 сентября состоялось подписание акта о передаче заказчику сухогруза «Волга-35» – второго из сдаточной программы.

А с Северного флота сормовичи получили хорошую новость: АПЛ класса «Барракуда» было присвоено имя «Нижний Новгород». В сентябре завод принимал участие в выставке на Нижегородской ярмарке. Традиционно на ней были представлены макеты сухогрузных теплоходов «река – море» Сухогрузный теплоход типа «Россия» плавания, и едва ли не впервые – макеты дизель-электрических ПЛ. Сормовичи демонстрировали также бытовую технику, которая выпускалась в те годы: стиральные машины «Волна», газовый отопительный котел, отопительный котел «Компакт».

В ноябре генеральный директор Н.С. Жарков выезжал в командировку в Китай. Цель ее – участие в церемонии по случаю ввода в состав ВМС Китая подводной лодки, ознакомление с выполнением гарантийных обязательств первой ПЛ.

Сдача судов, выпуск другой востребованной продукции позволили не допустить задержек в выплате зарплаты, хотя она была достаточно низкой (средняя зарплата 400 тысяч рублей).

Существовавшая ценовая политика на сырье и материалы, а также непродуманная налоговая система привели многие предприятия либо к краху, либо к сворачиванию производства. Цены на ресурсы росли быстрее, чем цены на конечную продукцию. У всех предприятий была одна беда: отсутствие оборотных средств. Был полностью прекращен выпуск стиральных машин, продукции, предназначенной для села (дробилок, концентраторов, сепараторов, крупяных заводов для переработки гречихи и проса), остановлено производство платяных шкафов, башенных кранов и 1076 для промышленного и жилищного строительства. Создалась парадоксальная ситуация: был спрос, были и заказчики, но они не имели средств закупить необходимое. Это было время, когда выгодно было не производить, а торговать.

Завод в эти годы держался за счет денег, полученных от продаж подводных лодок. Он по-прежнему обладал уникальными возможностями, потенциал его оставался высоким за счет проведенных коренных реконструкций, последняя из которых пришлась на 1970–1980 годы. Она была связана с производством АПЛ из титанового сплава. Тогда были освоены самые современные технологии, которых больше не. Транспортировка дизель-электрической подводной лодки «Варшавянка» было нигде в мире. Но в 1990-е годы они в нашей стране оказались невостребованными. Генеральный директор Н.С. Жарков обращался во многие инстанции с предложением использовать титановую технологию для изготовления резервуаров, сосудов и т. д. Но, к сожалению, безрезультатно.

С 1995 года основой производственной деятельности завода становится бизнес-план, а судостроение – основным видом производства. Однако развал российской экономики не мог не сказаться на деятельности «Красного Сормова». Объем производства упал до 31,5 %. Руководство завода искало оптимальные пути вступления в рыночную экономику, стремилось сохранить потенциал предприятия и его коллектив. С этой целью велась реструктуризация производства, в рамках которой было создано мартенопрокатное производство.

В 1996 году завод получил заказ на строительство грунтоотвозных шаланд для Газпрома – специальных технических средств при освоении Байдаракского газоконденсатного месторождения в районе Новой Земли. Предполагалось, что в шаландах будет перевоз-

иться грунт и разгружаться над трубопроводами, проложенными для транспортировки газоконденсата по дну пролива по направлению к материку. Впоследствии этот заказ был снят, а контракт расторгнут по инициативе Газпрома. Изменились стратегия и тактика в освоении Байдаракского месторождения. Затраты на незавершенное производство и 1079 заказа были покрыты зачетом стоимости потребленного заводом газа.

В том же 1996 году предусматривалось построить и сдать заказчикам шесть сухогрузных теплоходов: три из них пр. 19610 «Волга» и три – пр. 17310 «Россия». Первый грузовой теплоход был сдан в мае Западному речному пароходству, а второй получила венгерская фирма.

Однако сдача второго судна типа «Россия» из 25-ти, заказанных Западным речным пароходством, была перенесена на следующий год из-за недостатка финансирования со стороны заказчика. А 15 сентября был отправлен в Череповец последний, пятый сухогруз.

Сормовские суда отвечали всем требованиям судоходства, и нужда в них у российских пароходств была и остается огромной (российский грузовой флот изношен более чем на 75 %). Предложенная Президентская программа по обновлению флота, к сожалению, не была подкреплена финансами. Финансовое положение завода продолжало оставаться сложным. Прибыли от строительства сухогрузов он почти не получал из-за их высокой себестоимости (следствие высокой цены материалов и оборудования).

20 октября 1996 года отмечалось 300 лет российскому флоту. Праздник по этому случаю на старейшем отечественном судостроительном заводе был скромным и, можно сказать, грустным. На торжественном собрании лучшим судостроителям были вручены памятные медали. С трудом удалось сформировать портфель заказов на 1997 год.

В 1996 году генеральному директору ОАО «Завод «Красное Сормово» Н.С. Жаркову была присуждена Государственная премия Российской Федерации в области науки и техники за освоение и сдачу ВМФ атомной подводной лодки проекта 945 «Барракуда».

## **ВСТУПАЯ В XXI ВЕК 1997–2005 годы**

Несмотря на наметившиеся положительные тенденции в развитии экономики в 1997 году, промышленные предприятия продолжали испытывать трудности. Были сложности с заказами и у «Красного Сормова». Так, численность персонала уменьшилась на 10 % и составила 10 200 человек. В то же время руководство предприятия настойчиво проводило курс на снижение себестоимости продукции, что

позволяло заводу добиваться устойчивости и определенных положительных результатов. На фоне других заводов, не «вписавшихся» в рыночные отношения, эта устойчивость создавала впечатление стабильного и благополучного предприятия. ОАО «Завод «Красное Сормово» стало победителем Всероссийского конкурса «Лучшее предприятие – 97» в номинации «За высокую эффективность использования всех видов ресурсов». Финансовый год был закончен удовлетворительно, правда, выпуск товаров народного потребления был сведен до минимума.

В том же 1997 году генеральному директору завода Н.С. Жаркову было присвоено звание «Почетный гражданин Нижнего Новгорода».

Заклучив крупный контракт с фирмой «СФАТ» на строительство пяти танкеров, завод был обеспечен работой и на 1998 год. За хорошую работу ему был вручен штандарт губернатора.

Самым значимым событием 1999 года стало 150-летие завода. На торжественном собрании во Дворце культуры генеральный директор завода Н.С. Жарков доложил об определенных успехах, с которыми коллектив сормовичей подошел к знаменательной дате. Имелись заказы и хорошие перспективы. Средняя зарплата постоянно росла и к этому рубежу составляла 1150 рублей, что на фоне многих других предприятий было неплохо. Но в реалиях того периода себестоимость судов постоянно увеличивалась, а прибыль составляла всего 5–7 %. При этом завод продолжал содержать социальную сферу: Дворец культуры, Дворец спорта, детский лагерь, базу отдыха, общежития, выполнялись социальные гарантии, записанные в Коллективном договоре.

Стабильная работа завода обеспечила рост объемов производства на 18 %. Было сохранено уникальное, единственное в стране производство по выпуску торпедных аппаратов и подъемно-мачтовых устройств для подводного судостроения. А главное, завод был в состоянии перечислять своевременно и сполна налоги в бюджеты всех уровней. В связи с эффективной работой предприятия в непростых условиях российской экономики Н.С. Жарков был назван лауреатом конкурса «СНГ: Директор года–1999», проводимого Советом Федерации РФ и Межпарламентской ассамблеей СНГ.

22–23 ноября 1999 года u1088 руководство завода участвовало во Всероссийском совещании, проводимом главой Правительства В.В. Путиным по вопросам усиления роли государства в управлении предприятиями страны.

Признание завода в числе лидеров российской экономики не могло не радовать заводчан, вселяло в них надежду на будущее. Работой на перспективу можно было рассматривать хотя и не очень крупное, но знаковое событие: впервые за последние 10 лет были возобновлены взаимоотношения с профессиональным лицеем № 5. В конце года



завод подписал с ним соглашение о подготовке квалифицированных рабочих основных судостроительных специальностей.

С приятных событий начался и 2000 год. 20 января было получено Благодарственное письмо председателя Правительства России В.В. Путина за эффективную работу, умение действовать в непростых условиях, за помощь стране в пополнении казны полновесным «живым рублем». А несколько ранее генеральному директору был вручен Почетный диплом – Благодарность Законодательного собрания и администрации Нижегородской области за достигнутые успехи в развитии производства, освоении передовых технологий, выпуска конкурентоспособной продукции и выполнении социально-экономических планов развития в 1999 году.

В начале марта руководство завода подписало контракт на строительство пяти сухогрузных теплоходов пр. 17310.

Страна находилась в преддверии выборов Президента. В рамках подготовки к ним завод посетили лидеры «Яблока» и КПРФ Г.А. Явлинский и Г.А. Зюганов. Однако предпочтение судостроители отдали В.В. Путину, за которого проголосовало 53,7 % сормовичей.

В 2000 году завод «Красное Сормово» вошел в крупную российскую машиностроительную корпорацию – «Объединенные машиностроительные заводы (Группа Уралмаш – Ижора)» во главе с генеральным директором К.А. Бендукидзе. ОМЗ объединили ведущие производственные и конструкторские организации: Уральский завод тяжелого машиностроения, завод сварных машиностроительных конструкций, «Ижорские заводы», НПО «Буровая техника», УРЕТ (Румыния), Павловский машиностроительный завод, завод «Нижегородский теплоход», судостроительная фирма «Алмаз», ЦКБ «Коралл» (Украина), завод имени III Интернационала, Friede & Goldman (США) и т. д.

ОМЗ занимались инжинирингом, производством, продажами и сервисным обслуживанием оборудования и машин для нефтегазового комплекса, горной промышленности, атомных электрических станций (АЭС), а также судостроением, которое стало новым направлением деятельности в корпорации.

Процесс вхождения завода «Красное Сормово» в ОМЗ не был гладким. Тем не менее противостояние между менеджментом и основным акционером предприятия проходило в рамках закона. Окончательная точка в разногласиях была поставлена на внеочередном собрании акционеров 27 сентября 2000 года, когда в Устав предприятия в соответствии с законодательством были внесены поправки, согласно которым все члены Совета директоров стали избираться собранием акционеров. Осталось на своих

местах прежнее руководство предприятия во главе с Н.С. Жарковым, что стало еще одним доказательством его авторитета и высокого профессионализма.

Между собственниками и администрацией завода стали складываться партнерские отношения. Об этом сотрудничестве Каха Бендукидзе высказался так: «Я должен признать, что Николай Сергеевич Жарков – это такой человек, который в любое дело уходит с головой, ко всему относится очень искренне, серьезно и ответственно. У него получается так: если бороться – то бороться, а если работать – то работать. Я очень доволен тем, что мы с Николаем Сергеевичем очень тесно и конструктивно работаем, постоянно общаемся»

По итогам 2000 года объем производства на заводе вырос на 7,5 %, объем реализации товаров и услуг составил 707 млн. рублей. Заказчикам были сданы пять судов, еще пять переоборудованы для судоходной компании «Волга-флот» в танкеры на базе сухогрузов типа «Волжский», построенных в Навашине в 1970–1980-х годах. По этому проекту завершили переоборудование еще трех судов. Министерство экономики РФ выдало Н.С. Жаркову квалификационный сертификат на право управления ОАО.

В результате правильной организации производства, финансовой и маркетинговой политики завод был выведен из кризиса. Была выработана концепция бизнеса по выпуску судостроительной продукции гражданского назначения, отвечающей современным требованиям к изделиям машиностроения (широкого спектра назначения), металлургической продукции, товаров народного потребления, специальной продукции для ВМФ Российской Федерации и на экспорт.

На рубеже веков структура ОАО состояла из основного производства (корпусное, монтажное, механическое, металлургическое) и вспомогательных (ремонтно-механического, ремонтно-строительного, транспортного, электроремонтного, газового хозяйств). В ОАО имелся филиал «Строительное производство», которое занималось промышленным строительством и возведением жилых домов. На заводе и в филиале работало 7978 человек. Завод занимал земельный участок 213,5 га.

\*\*\*

При определении концепции развития завода учитывались тенденции и особенности мирового рынка судостроения. Объем мирового судостроения за последнее десятилетие XX столетия увеличился на 50 %. Лидеры его – Япония и Корея – занимали 65 % всего производства. Доля России не превышала 1 %.

В то же время речной транспорт европейских стран переживал кризис. Это было связано со структурными требованиями и с общеэкономическими изменениями: снижение темпов развития экономики привело к сокращению объемов перевозок.

Большие потребности в новых судах были и остаются в России. Ее транспортная система имеет 84 000 км внутренних водных путей, где функционируют 43 морских порта, более 2000 речных причалов. Если в 1981 году суммарный дедейт страны составлял 18,6 млн. т и флот перевозил 65 % отечественных грузов, то к началу XX века соответственно 3,5 млн. т и 6 % грузов. Средний возраст судов составляет 20 лет, и возможности его обновления малы. По данным «Росречфлота», потребность в новых судах составила не менее 100 единиц.

В таких условиях завод стремился к созданию новых, конкурентоспособных судов любого типа, исходя из изменяющихся экономической и политической ситуаций. Согласно плану технического и социального развития завода обновлялись основные фонды, разрабатывалась новая проектная документация по модернизации судов, оборудования, оснастки и т. д.

В ОМЗ была осуществлена развернутая программа реструктуризации всех предприятий, в том числе и завода «Красное Сормово». Были выделены и получили самостоятельность непрофильные подразделения и вспомогательные производства (строительные, хозяйственные, инструментальные, транспортные и др.). Реструктуризация была направлена на повышение производительности и эффективности прежде всего основного, судостроительного, бизнеса.

Завод «Красное Сормово» все эти годы остается одним из ведущих судостроительных предприятий России, которое имеет хороший производственный потенциал, что позволяет ему строить современные гражданские суда – нефтеналивные танкеры и сухогрузные теплоходы. Производственные мощности, большой опыт строительства способствуют строительству судов грузоподъемностью до 13 000 т. На выпуск этих видов продукции имеются оформленные лицензии.

Предприятие постоянно повышает качество продукции, обладает всеми видами неразрушающих методов контроля: рентгеновским, ультразвуковым и люминесцентным. Наличие опытного персонала, современного оборудования и методов контроля позволяет, в случае необходимости, провести оперативную аттестацию производства для выпуска продукции по требованиям практически всех имеющихся классификационных обществ: норвежский «Веритас», германский и английский «Ллойд» и т. д.

В 2003 году объем производства завода вырос на 25 %, и все договорные обязательства, как и ранее, были выполнены. Три танкера пр. 19614 были сданы экспортному заказчику, два танкера пр. 19612А – Каспийскому морскому пароходству, а головной универсальный теплоход «Русич» пр. 00101 был построен по заказу ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство». Рост зарплаты на заводе составил 40 %.

Выполнение производственной программы проходило в непростых условиях неконтролируемого и ничем не обоснованного повышения тарифов на электроэнергию, газ, железнодорожные перевозки. Только «Нижновэнерго» дважды за год увеличивало тарифы на электроэнергию (в общей сложности более чем в 1,5 раза). Это привело к росту цен на металлопродукцию, оборудование, сырье и т. д. Кроме того, непредсказуемые изменения курсов доллара США и евро влияли на экспортные контракты и приводили к существенным потерям при закупке импортного оборудования.

В 2003 году на базе ряда структурных подразделений завода созданы самостоятельные общества: ООО «Строительное производство «Красное Сормово», Сормовский филиал ООО «ОМЗ – Инструмент», Нижегородский филиал ООО «Объединенная бухгалтерская компания», Отряд ведомственной охраны ФГУП и т. д. В результате этого численность работников на заводе уменьшилась и стала составлять 5353 человека.

Программа 2004 года была чрезвычайно напряженной: нужно было выпустить 6 кораблей. Особое внимание было уделено заключению выгодных для предприятия контрактов, эффективному стимулированию персонала. Это позволило увеличить заработную плату работников завода на 38,9 %, выполнить все требования, связанные с предоставлением социальных гарантий. На заводе был достигнут самый высокий в Группе МНП (выделена из состава ОМЗ в 2004 г.) уровень средней заработной платы – 7436 рублей.

Сдаточная программа была выполнена в установленные сроки. Были построены и сданы заказчикам – фирме KSS Shipping (Мальта) и Каспийскому морскому пароходству (г. Баку) – четыре танкера. Два из них – «тринадцатитысячники», в том числе один головной. Построены и сданы ОАО «Волга-флот» два универсальных судна пр. 00101 «Русич».

В ноябре 2004 года завод приступил к строительству правого понтона несамостоятельной строительной баржи – уникального сооружения, спроектированного ЦКБ «Коралл» и предназначенного для выполнения работ по установке свай и прочих опорных конструкций морских сооружений на месторождении Кашаган в северной части Каспийского моря.

Кроме судов завод продолжает выпускать изделия для сельского хозяйства (дробилки, концентраты, запчасти к сельскохозяйственным изделиям, сварочные электроды), перерабатывает для продажи металлоотходы, оказывает топливно-энергетические услуги. И это несмотря на то, что цены на металл выросли на 60 %, а на электроэнергию тарифы повышались дважды.

На заводе продолжился процесс оптимизации численности и структуры кадров. С 1 января 2004 года был упразднен отдел по управлению и реализации имущества и хозяйственный цех (в связи с передачей этих функций ООО «Сормовский технопарк»). Лыжная база и здание медсанчасти были переданы в муниципальную собственность. Отдел главного металлурга, цех горячей металлообработки, меднолитейный цех перешли в ООО «ОМЗ-Метмаш», машиностроительный корпус – в ООО «ОМЗ-Судомеханик». Участок термообработки из цеха горячей металлообработки был передан в ремонтно-механический цех, а затем его функции были переданы в ООО «ОМЗ-Метмаш». Реорганизованы также цехи электросиловой, электроремонтный и связи. Транспортно-складское производство было объединено с цехами: железнодорожным, технологического автотранспорта и складского хозяйства. С 1 июля был упразднен ремонтно-строительный цех.

С 1 августа продолжилась реорганизация транспортно-складского производства и участка технологического автотранспорта в связи с передачей функций в дочернюю структуру ООО «Автотранспортная компания «Сормово» и во вновь созданный транспортный цех. Заводская гостиница была передана в аренду ООО «Сормовский технопарк», был закрыт магазин розничной торговли, а участок складского хозяйства присоединен к дирекции по закупкам.

В процессе работы приходилось вносить поправки и коррективы. Так, участок по производству сварочных материалов судоверфи был передан в ООО «ОМЗ-Метмаш», а затем восстановлен в составе цеха МС-1.

В 2004 году были увеличены средства, отпускаемые на мероприятия по охране труда. Они составили 7,152 тыс. рублей (в 2 раза больше, чем в предыдущем году). В результате 1088 работы, направленной на создание безопасных и здоровых условий труда, производственный травматизм значительно снизился.

Из социальных объектов на балансе завода продолжают оставаться Дворец культуры и база отдыха «Юг». На приобретение путевок для работников завода был выделен 1 млн. рублей на санаторно-курортное лечение и свыше 800 тысяч рублей – на путевки в детские оздоровительные лагеря.

Для привлечения на завод молодежи предприятие стало тесно сотрудничать с Сормовским механическим техникумом (бывший профессиональный лицей № 5) и Нижегородским государственным техническим университетом (бывший политехнический институт). В 2004 году на завод были приняты 7 выпускников вузов и 23 выпускника техникума. Предприятием был организован прием молодежи на рабочие специальности и обучение непосредственно в цехах. С 1 июля был вновь создан учебный комбинат на базе группы отдела кадров и школы сварщиков.

\*\*\*

В мае 2004 года из состава ОМЗ выделилась Группа компаний «Морские и нефтегазовые проекты» (генеральный директор М.В. Косолапов). Сегодня Группа МНП осуществляет проекты в области судостроения и проектирования морских буровых платформ. В состав МНП входят ОАО «Завод «Красное Сормово», ОАО «Завод «Нижегородский теплоход» (г. Бор), ОАО «Волгоградский судостроительный завод», Астраханский судостроительный завод имени III Интернационала, ЦКБ «Коралл» (Украина) и Friede & Goldman (США).

Группа компаний МНП сосредоточилась на коммерческом судостроении. В связи с высоким налогообложением фраховых операций российские компании оказались неконкурентоспособными, поэтому обновление флота производится зарубежными компаниями, в том числе работающими на российском рынке. Вот почему портфель заказов

завода «Красное Сормово» формируется в основном за счет экспорта.

Стратегия развития завода, намеченная и согласованная акционерами, осталась прежней: расширение продуктовой линейки, строительство все более сложных судов, в том числе судов большого дедвейта. Конструкторские подразделения Группы МНП и завода в 2005 году разработали эскизное предложение по строительству танкера дедвейтом 20 000 т, на очереди – танкер дедвейтом 50 000 т. Именно такие крупнотоннажные суда востребованы сегодня на Каспии. Для их строительства необходима модернизация производственных мощностей, которая активно проводится с 2004 года.

Ввод в эксплуатацию в 2006 году в сборочно-сварочном цехе завода поточной линии автоматической сборки и сварки плоских секций мощностью 12 000 т секций в год позволит значительно повысить производительность, улучшить условия труда и уменьшить объем тяжелого труда. Портфель заказов на 2005–2006 годы по гражданскому судостроению достиг 18 судов. Уже в конце 2005 года началось формирование портфеля заказов на 2007–2008 годы.

В 2004 году, к 155-летию завода, Российское агентство по судостроению («Россудостроение») впервые присвоило ведомственные знаки отличия работникам завода. За многолетний добросовестный труд в судостроительной промышленности, за большой личный вклад в строительство кораблей и судов всех классов звание «Почетный судостроитель» было присвоено генеральному директору Николаю Сергеевичу Жаркову, заместителю директора инженерного центра Вячеславу Александровичу Годяеву, начальнику цеха СК-7 Виталию Ивановичу Смирнову, главному строителю судов Виталию Дмитриевичу Ферулеву. Почетной грамотой «Россудостроения» награждены 58 работников завода.

Программой 2005–2006 годов предусмотрено строительство 5 танкеров пр. 19614. Три из них – «Кострома», «Углич», «Бородино» – сданы в 2005 году, два предстоит построить и сдать в 2006-м.

Для Каспийского морского пароходства (г. Баку) сдан танкер пр. 19619 («тринадцатитысячник») «Шах Исмаил Хэтай», три судна этого же проекта будут построены в 2006 году.

В сентябре 2005 года был спущен на воду понтон несамоходной строительной баржи, предназначенный для выполнения работ по установке свай и прочих опорных конструкций морских сооружений на месторождении Кашаган в северной части Каспийского моря. В октябре он был отправлен в Астрахань на стыковку, которую должны были выполнять сормовичи. Это уникальное сооружение было построено в срок и с высоким качеством. А в декабре произошла его стыковка с левым понтоном, построенным на ССРЗ имени III Интернационала.

### **БОЛЬШОЕ БУДУЩЕЕ (2005-2016 гг.)**

Произведенные в последние годы техническое перевооружение и модернизация производства в судостроительном комплексе вывели предприятие на уровень ведущих современных верфей Европы. Введение в действие уникального металлообрабатывающего, прессового оборудования, автоматизированных линий сборки и сварки корпусных конструкций, современного оборудования, технологий и материалов позволяют строить до 12 судов в год водоизмещением до 15 тыс. тонн и обеспечить выполнение работ в сжатые сроки, с высоким качеством, удовлетворяющим всем требованиям, классификационных обществ, органов надзора и потребителей.

На заводе «Красное Сормово» впервые среди российских заводов создан единый комплекс производства корпусных конструкций — от поставки металла до сборки и сварки секций. В частности, введена в эксплуатацию и успешно функционирует линия очистки и грунтовки металлопроката производства немецкой фирмы Schlick. Кроме того, на предприятии работают четыре машины плазменной резки листового проката фирм ESAB и Messer, а также механизированная линия сборки и сварки секций компании IMG (все — Германия).

В 2012 году завод завершил модернизацию корпусного производства.

В 2015 году основное внимание уделялось механическому производству: были закуплены и пущены в эксплуатацию обрабатывающие центры, горизонтально-расточные, электроэрозионные, вертикально-фрезерные, хонинговальные и универсальные станки.

Все это существенно расширило производственные возможности ПАО «Завод «Красное Сормово» и позволило наладить выпуск судов, которые отвечают самым

высоким нормам безопасности и защиты окружающей среды, включая требования международных конвенций.

В настоящее время ПАО «Завод «Красное Сормово» представляет собой современный судостроительный комплекс. Предприятие выпускает как речные, так и морские суда — дедевейтом до 15 тысяч тонн. Это, в частности, танкеры и сухогрузные суда смешанного «река–море» плавания, контейнеровозы, баржи, буксиры, модули строительных платформ для освоения шельфа и дноуглубительные самоотвозные суда с емкостью грузового трюма 1000 м<sup>3</sup> и глубиной разработки грунта 20 метров.

Большим спросом у потребителей сегодня пользуются танкеры проекта RST 27 — самоходные суда класса «Волго-Дон макс». С августа 2011 года, когда завод приступил к строительству этих судов, на воду спущено уже 19 танкеров. Головное судно данной серии — «ВФ Танкер-1» — вошло в список лучших судов 2012 года, ежегодно составляемый Британским Королевским обществом корабельных инженеров (Royal Institution of Naval Architects — RINA). Ранее в списки RINA входили и другие суда постройки завода «Красное Сормово»: танкеры «Президент Гейдар Алиев» и «Зангезур» проекта 19619 и головной танкер «Джейхун» проекта 19900.

Предназначенные для смешанной (река–море) перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, танкеры RST 27 могут модифицироваться для перевозки растительных масел и химических грузов под конкретные требования Заказчика. Так, танкер-химовоз «Виктория» (стр. № 17) был оборудован для перевозки широкого спектра химических грузов, в том числе продуктов метанольной группы.

Включение в ассортимент продукции завода дноуглубительных судов проекта TSHD 1000 позволило предприятию выйти на новый уровень. Корабли данной серии оснащены современным оборудованием, соответствующим климатическим условиям региона эксплуатации, и способны эффективно разрабатывать грунт на глубине до 20 метров в условиях круглогодичной эксплуатации. В январе 2016 года головное судно «Соммерс», построенное по заказу ФГУП «РосМорПорт», было спущено на воду (в июне передано Заказчику). Второе дноуглубительное судно «Кроншлот» спущено на воду в июне. В настоящее время полным ходом идет строительство третьего такого судна. В текущем году будут переданы заказчику дноуглубительные суда стр. №№ 2, 3.

К числу востребованных судов относятся также танкеры LNG/LPG, круизные лайнеры смешанного «река–море» плавания, аварийно-спасательные суда. ПАО «Завод «Красное Сормово» готов принять участие в их строительстве.

Благодаря проведенной модернизации и техническому перевооружению производства, завод готов к выполнению заказов как гражданского, так и военного судостроения, в том числе надводных кораблей для ВМФ РФ и иностранных заказчиков.



