

А. Илескина,
отв. секретарь районного отделения

У нас, на «Красном Сормове»



Паровоз
СУ-251-32
№ 3635 —
памятник
трудоу славы
сормовчан.

Красная Пресня, Нарвская застава, Сормово... Торжественно и гордо звучат эти названия. В них поступь революции, в них история борьбы за народное счастье.

Сормово, исконная рабочая часть города Горького. Здесь возникла и выросла одна из самых крепких и боеспособных организаций РСДРП. В начале века сормовский пролетариат активно включился в организованную борьбу против царского самодержавия: 1 мая 1902 года в центре

Сормова произошла знаменитая первомайская демонстрация, собравшая под красные знамена более пяти тысяч человек.

Историю Сормова сохраняют названия улиц Восстания, Баррикад, Свободы, Коминтерна. Имена ее активных участников также запечатлены в названиях улиц — Ефремова, Шимборского, Котова, Рыбакова. Мемориальные доски называют имена Дмитрия Павлова — руководителя первомайской демонстрации, Павла Мочалова — начальника Сормовской боевой дружины, а дом, где жил революционер-сормович П. А. Заломов, — памятник республиканского значения.

Старейшее промышленное предприятие района — завод «Красное Сормово». Многие достижения и технические новшества, получившие признание в стране и за рубежом, рождены на Сормовском заводе, связаны с его историей. Первая в России мартеновская печь, первый в мире дизель-электроход, первый советский танк, первая в стране установка непрерывной разливки стали, первые в стране суда на подводных крыльях...

История Сормова восходит к далеким временам... И поэтому, проходя по улицам современного Сормова, невольно останавливаешь взгляд на памятниках — свидетелях истории, символах трудовой славы сормовичей. На площади Славы возвышается постамент с танками, созданными на «Красном Сормове», у Дома пионеров паровоз — детище первой послевоенной пятилетки. За каждым из памятников героические страницы истории.

Еще в конце прошлого века Сормову принадлежало одно из ведущих мест в отечественном судостроении и паровозостроении. Именно тогда начал формироваться основной костяк кадровых рабочих Сормовского завода, закладывались заводские и семейные традиции, что привело к возникновению славных трудовых династий.

Паровозный цех вступил в строй в 1898 году. А в 1910 году паровозотехническим бюро Сормовского завода под руководством инженера Б. Малаховского был выработан тип пассажирского паровоза, который мог успешно работать на низкосортных углях. В двадцатые-тридцатые годы сормовичи постоянно совершенствуют выпускаемые паровозы, и с конца 1934 года паровозы сормовичей выходят под маркой «СУ» — Сормовский усовершенствованный.

В годы гражданской войны сормовичи выполняют одно из ответственных заданий партии — заказ на бронепоезда. Мощное и грозное оружие идет из Сормова на фронт. Всего было построено около 30 бронепоездов. Но особенную гордость у заводчан вызывал бронепоезд

№ 15 имени лейтенанта Шмидта. Боевые действия этого экипажа были столь успешны, что половина членов экипажа была награждена орденами Красного Знамени. Огромную помощь стране оказали сормовичи, когда советский народ после Великой Отечественной войны возвратился к мирному строительству. Необходимо было в сжатые сроки переключиться на прежнюю продукцию. И закипела работа. Однажды в паровозосборочном цехе вскрыли старую путевую канаву, засыпанную и зацементированную в первые дни войны. А на дне ее нашли брезентовый сверток, в котором лежали сохраненные части движущих узлов паровоза. Человеком, сберегшим этот «клад», оказался мастер Михаил Иванович Сперанский, один из старейших сормовских паровозостроителей.

Сормовский усиленный, реконструированный — такова новая серия послевоенного паровоза, модернизированного в своих основных элементах. К подвигу возрождения нового паровоза причастны и конструкторы, и технологи, и рабочие. В 1978 году сормовичи отметили 80-летие с начала отечественного паровозостроения. И ветераны труда Пестов Александр Васильевич, Становой Анатолий Александрович, Федосеев Яков Григорьевич обратились в партком завода с предложением установить на вечную стоянку один из сормовских паровозов. Активисты заводской первичной организации Общества охраны памятников истории и культуры начали поиск. Пошли письма в Министерство путей сообщения, в Темиртау, Мичуринск... Положительных результатов не было. Наконец, на Южной железной дороге был найден паровоз сормовичей, отработавший свое, стоявший на запасных путях. Паровозом заинтересовались и в управлении Горьковской железной дороги, где при депо есть музей. Начальник управления М. В. Васильев помог в перегоне паровоза с Южной железной дороги и передал его заводу.

Два года пробыл старый паровоз в заводском цехе, два года потребовалось для того, чтобы он приобрел свой первоначальный вид. Помощь многих энтузиастов была неоценимой. В восстановлении механизма движения, ходовой части, арматуры котла принимали активное участие работники объединенного транспортного цеха С. Тяпаев, Н. Костаков, И. Раков, М. Кутанова, Г. Пашкина.

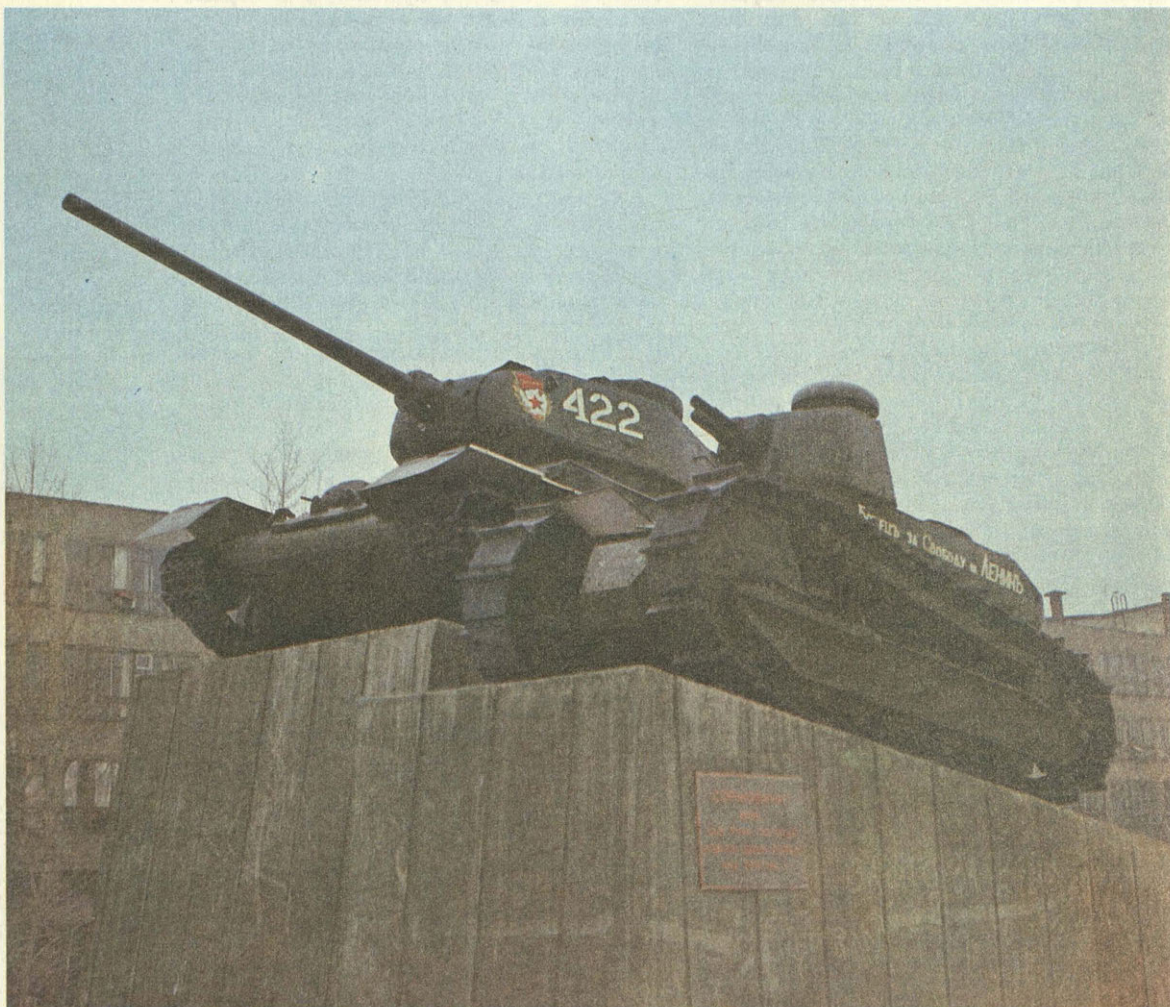
А как транспортировать паровоз — 112-тонную громадину — к месту вечной стоянки? Путь недалекий, но не доходят рельсы до места установки.

Своим ходом из цеха прошел паровоз большую часть пути. Стотонный кран, прибывший на помощь из Кирова, за три часа снял паровоз с насыпи, а 250 метров,

самых трудных, передвигали паровоз та-
келажным способом.

И в день коммунистического суббот-
ника, посвященного 110-й годовщине со-
дня рождения В. И. Ленина, появился
еще один памятный знак в Сормове —
паровоз СУ-251-32 №3635, построенный
сормовичами в 1949 году, в год столетнего
юбилея завода.

...В сложнейших условиях граждан-
ской войны по заданию Центроброни Сор-



Танки Т-34
и «Борец за
свободу товарищ
Ленин» —
памятники
ратной славы
завода «Красное
Сормово».

мовский завод должен был освоить вы-
пуск танков.

Неоценим вклад в создание первых
советских танков представителя Центро-
брони Ивана Христиановича Гаугеля,
«комиссара Гаугеля», как называли его
в Сормове. Память о нем жива и сегодня,
его именем названа одна из улиц города.

Самоотверженный труд коллектива
завода увенчался успехом: точно в срок
сормовичи создали первый советский
танк. 1 сентября 1920 года, закончив
испытания, комиссар Центроброни

И. Х. Гаугель телеграфировал в Москву об успешном выполнении правительственного задания.

В декабре 1920 года на заводе состоялось чествование первых Героев Труда, имена их были занесены на заводскую Красную доску почета.

А первый свой танк сормовичи назвали именем В. И. Ленина.

15 танков построили тогда сормовичи, и все они имели особые названия: «Парижская коммуна», «Пролетарий», «Победа» и другие.

Советские танки превосходили своим качеством танки интервентов. Впервые в мире на боевых машинах сормовичей было поставлено пушечное вооружение.

В годы первых пятилеток заводу был определен основной профиль — судостроение, для чего необходима была реконструкция. За перестройкой завода, оказывая сормовичам большую помощь, следили В. В. Куйбышев, Г. К. Орджоникидзе.

С самых первых дней Великой Отечественной войны Сормовский завод стал выпускать танки. На завод вернулась старая гвардия рабочих — одним из первых пришел участник вооруженного восстания 1905 года в Сормове И. М. Олимпиев. 3 июля 1941 года комсомолец-токарь В. Шишов первым приступил к работе на двух станках. Многие последовали его примеру. В январе 1942 года по две нормы выполняли 877 человек, в октябре — 2242. Уже в октябре 1941 года были выпущены первые пять танков.

...Тысячи боевых машин были построены на «Красном Сормове» во время войны. Маршал Советского Союза С. И. Конев писал: «Хочу еще раз упомянуть добрым словом самый замечательный наш танк Т-34. «Тридцатьчетверка» прошла всю войну от начала до конца, и не было лучшей машины ни в одной армии». А маршал бронетанковых войск Я. Н. Федоренко говорил: «На боевых машинах, созданных героическим трудом всего коллектива завода, танкисты Красной Армии громят врага в его собственном логове».

Сормовский танк Т-34 под № 422, в числе первых ворвавшийся в Берлин, был установлен на территории завода как символ неуязвимой славы советского оружия.

В 30-ю годовщину Победы на заводе состоялся большой праздник: встретились ветераны войны с экипажем танка и его бывшим командиром П. П. Сурковым. Приехал и Герой Советского Союза Пискунов, командир дивизии, в составе которой этот танк прошел с боями до Берлина. И вспомнили бойцы военные дороги, яростные танковые атаки, весь трудный путь к победе.

А 9 мая 1978 года была заложена в Сормове площадь Славы, где, по замыслу, на постаменте должны были стать два танка, выпущенные сормовичами.

Но, к глубокому сожалению, неизвестна судьба ни одного из первых советских танков. И вновь пришлось выполнить необычный заказ: построить точную копию первого советского танка.

За давностью лет не сохранилось точных чертежей машины, были только снимки, рисунки, кальки. Нашлись люди, желающие укрепить связь поколений, донести до потомков грозное оружие времен гражданской войны. Инженеры Т. Дымарин, Л. Семенова, А. Окунев, И. Усов кропотливо собирали ценные сведения о первом советском танке. А старший мастер Г. Моругов и бригада сборщиков В. Третьякова воссоздали первую модель.

Девятого мая, в день 35-й годовщины Победы нашего народа в Великой Отечественной войне, поднялись на постаменте площади Славы два танка: «Борец за свободу товарищ Ленин» и овеянный славой Т-34. На памятной мемориальной доске начертаны слова: «Сормовичи! Вам, чьи руки золотые ковали здесь победу над врагом».

Поставленные памятные знаки — многолетний кропотливый поиск, самоотверженная работа всего коллектива завода, активистов Общества охраны памятников. Возглавил эту работу заместитель секретаря парткома завода «Красное Сормово», член совета областного отделения ВООПИиК Леонид Иванович Черенков, теперь секретарь Сормовского РК КПСС, и активисты первичной организации Общества С. Шорина, В. Лозников и многие другие.

И паровоз, и танки, установленные на территории района, — это символы постоянной, неразрывной связи нашей с теми, кто совершал боевые и трудовые подвиги, это верность традициям отцов.