

цель инициативы Советского Союза на XXXVII сессии Генеральной Ассамблеи ООН, предложившего безотлагательно разработать и заключить международный договор о полном и всеобщем запрещении испытаний ядерного оружия и установить на период переговоров мораторий на все ядерные взрывы. Инициатива СССР была одобрена подавляющим большинством членов международного сообщества.

Многочисленные советские предложения в ООН — это дальнейшее развитие предпринятых СССР в последнее время крупных политических акций, направленных на устранение угрозы ядерной войны, укрепление мира, исключение вообще применения силы и угрозы силой из сферы отношений между государствами, прекращение гигантских непроизводительных затрат материальных ресурсов.

Внешнеполитический курс Советского Союза отвечает жизненным потребностям советского народа, интересам всех стран и народов.

В Обращении «К парламентам, правительствам, политическим партиям и народам мира», принятом Верховным Советом СССР и ЦК КПСС в связи с 60-летием образования СССР, говорится: «Советские люди убеждены, что государства и народы, объединив свои усилия, смогут победить военную угрозу, сохранить и упрочить мир на земле, обеспечить право человека на жизнь. К такому объединению усилий мы призываем парламенты, правительства, политические партии и народы земли».

В. Бродецкий

Рассказы о советских людях

Рабочая династия

Есть в городе Горьком известный в стране судостроительный завод «Красное Сормово», строящий для великой русской реки Волги грузовые и пассажирские суда. Здесь трудится большая рабочая династия Вяловых, история которой неразрывно связана с прошлым и настоящим «Красного Сормова». В публикуемой статье мы рассказываем об этой династии сормовских корабелов.

Корни

Когда на Волге появился первый пароход? У историков, писателей, посвятивших свои произведения этой великой реке, на этот счёт разные мнения. Одни утверждают, что в 30-х годах прошлого века, другие — в 40-х. Первые пароходы были маломощны и очень дороги. И купцы-судовладельцы, не любившие тратить деньги попусту, расценивали новое средство передвижения лишь как дорогую безделицу. Нет ничего более надёжного и дешёвого при перевозке грузов, говорили они, чем лошадь. А там, где лошадь не пройдёт, справится бурлак¹. Всегда можно было найти эту дешёвую рабочую силу — бурлаков — среди крестьян, доведённых крепостным правом² и нищетой до отчаяния.

К этим-то волжским бурлакам и восходит в Сормове — одном из районов Горь-



Альберт
Анатольевич
Вялов —
один
из
представителей
династии
корабелов
Вяловых.

кого — фамилия Вяловых. Мощным корнем её, от которого и произошли все Вяловы, был бурлак Василий Вялов. Статный, рослый, подобный героям русского эпоса, — так рассказывают о Василии Вялове его потомки. Когда тяжёлый бурлацкий труд перестал приносить даже небольшой доход, Василий с семьёй поселился в деревне Сормово, находившейся в пригороде Нижнего Новгорода³. Там в 1849 году построена Нижегородская машинная фабрика. Ей-то и суждено было сыграть в истории Волги и всей России важную роль.

Город мастеров

Заботясь о прибылях, учредители нового судостроительного предприятия постановили, что отныне перевозки товаров и пассажиров будут производиться только на пароходах отечественного производства.

Можно ли было чем-то удивить знаменитых нижегородских мастеров, создателей великолепного грузового флота Волги — плотников, столяров, модельщиков, клепальщиков..? Оказалось, что можно! Судно с механической тягой и трубой, откуда рвался белый пар, поначалу воспринималось ими как чудо. Однако недолго. Уже через год существования фабрики мастера из Сормова доказали, что они могут строить пароходы, способные успешно конкурировать с немецкими или английскими.

Самое первое паровое судно отечественного производства, построенное в Сормове, назвали «Ласточка». За ним последовал крупный пароход «Астрахань», которому могли бы позавидовать многие судостроители Европы. А ещё через год со стапелей фабрики сошло сразу шесть таких судов.

Журнал «Отечественные записки»⁴ не без гордости сообщал в те годы читателям, что пароходы в Сормове строят *русские* мастера и из *русских* материалов: «Железо здесь получается с Урала, с Демидовских заводов, лес — из Костромской губернии⁵, снасти — с фабрик Нижнего Новгорода и Муром».

Бывший бурлак Василий Вялов имел к созданию первых сормовских пароходов самое прямое отношение: он варил для них сталь. Металлург-иностранец, к которому его определили в ученики, ревностно оберегал секреты литья приславшей его фирмы. Василия же роль безропотного исполнителя воли мастера не устраивала: сначала приглядывался, разгадывая рецепты, экспериментировал, ошибался и вновь пытался сварить сталь не хуже той, что варил иностранец. А спустя годы стал выдавать металл и лучше.

Рабочие

Авторитет отца-судостроителя в семье Вяловых был так высок, что у сыновей его — Степана и Ильи — не было иных помыслов, как и самим начать работать на верфях. К тому времени преуспевающее предприятие стало именоваться «Акционерное общество „Сормово“».

Степан стал рабочим-котельщиком, а Илья шагнул дальше — он освоил сложное и тонкое дело разметчика.

Степан Васильевич и Илья Васильевич Вяловы были причастны к созданию судов уже более высокого класса, нежели их отец. Со стапелей Сормова сходит первый двухпалубный колёсный пароход «Переворот». Русские газеты писали тогда, что к числу безусловных достоинств судна относится его скорость, двухэтажная надстройка, невидан-

ная отделка и комфортабельность кают. Вслед за «Переворотом» появились другие такие же суда. Тогда же конструкторы и инженеры общества наладили в Сормове производство судов для морского транспортного флота. Шхуна «Минин» (водоизмещением 50 тонн) и 14 ей подобных, выпущенные на просторы Каспийского моря, превосходили известные в те годы во всём мире суда шведской фирмы «Метала».

Сегодня кажется невероятным, каким образом рабочие сборочных и механических цехов судоверфи создавали сложные машины для пароходов, как разбирались в чертежах, делали разметки, оставаясь в большинстве своём неграмотными. Фабричное село Сормово до середины 80-х годов прошлого века не имело даже начальной школы.

Инженеры

И вот я иду по улицам Сормова в поисках родового дома семейства Вяловых. Когда-то, поселившись здесь, сормовичи обзавелись добротными деревянными домами с небольшими приусадебными участками. И, кажется, постучись в любую дверь — и наверняка обнаружишь ещё один знатный потомственный род, подобный вяловскому. Десятки фамилий сегодняшних рабочих, инженеров уходят корнями в историю завода.

Дом Вяловых — двухэтажный с резными деревянными наличниками, где каждая деталь сделана топором деда или рубанком отца. В этом доме выросли дети Степана Васильевича — Михаил и Александр.

В заводском музее я видел фотографию: Михаил Степанович снят в окружении своего большого семейства. Под фотографией подпись: «Михаил Степанович Вялов при-

шёл на завод в 1898 году, работал учеником разметчика. И это дело стало для него главным в жизни. Он отдал ему 47 лет из своих трудовых 53 лет. У него учились деды, отцы, сыновья сормовичей. Позже я узнал, что большинство его сыновей и внуков тоже работают на родном заводе.

Но вернёмся в дом Вяловых. Вхожу в бывший кабинет Александра Степановича. Он тоже был разметчиком. Часто до полуночи склонялся он здесь над чертежами. Вход детям сюда был запрещён. А сейчас на стуле-вертушке возле письменного стола крутится правнук Александра Степановича, школьник-семиклассник. Разобранный велосипед, плюшевые собаки и медведи, карта полушарий Земли на стене — это мир внуков.

В этом доме выросли и четыре сына Александра Степановича: Александр, Николай, Анатолий и Леонид.

Старший, Александр Александрович, первым в семье достиг достаточно высокого общественного положения — стал мастером.

Средний, Николай Александрович, тоже выучился на инженера, 40 лет трудился в арматурном цехе.

Анатолий Александрович закончил 60-летнюю рабочую карьеру ведущим инженером в заводууправлении. А до этого перепробовал на судовой верфи чуть ли не все ремёсла — от чертёжника-копировальщика и штамповщика до плотника и сварщика. Был мастером, начальником цеха. Сварка, освоённая в Сормове в 30-е годы, — заметная технологическая веха в судостроении, и Анатолий Александрович горд тем, что был её первопроходцем.

Думаю, не многим поколениям выпало на долю столько исторически масштабных событий, сколько спрессовалось

их в жизни поколения, к которому относятся четверо братьев — третье поколение Вяловых. Три революции, две тяжелейших мировых войны и одна гражданская⁶, трудные годы возрождения Сормова. Сколько судов, сколько паровозов, вагонов прошло через их руки! Они участвовали в реконструкции цехов, перевооружали их новыми станками, штампами, сварочными и литейными установками, точными линиями.

Встретившись с Анатолием Александровичем, я спросил:

— Вы всю жизнь посвятили заводу. Ну а что завод дал вам?

— Вряд ли это может выразиться только перечнем материальных благ... Мой сын Альберт получил высшее образование, трудится здесь же конструктором. Внучка Татьяна стала дипломированным судостроителем. И я рад этому. Я, старик, от них материально не завишу — пенсии вполне хватает на обеспеченную жизнь. Чего же ещё желать? Главное в другом. Без завода я скучаю, постоянно возвращаюсь к нему памятью, а когда не выдерживаю и прихожу туда, не чувствую себя чужим. Кругом всё моё: мой цех, моя верфь, моя Волга, по которой плывут мои корабли. Завод дал мне бесценное чувство — чувство хозяина.

Из скупого рассказа младшего, Леонида Александровича, я заключил, что он, в отличие от братьев-инженеров, не может «похвастаться» карьерой. Сначала учился на слесаря, потом 30 лет слесарем и проработал. Но и он горд своей профессией. К тому же у него своё богатство: три дочери, семь внуков и три правнука.

Конструкторы

Сын Анатолия Александровича Альберт и жена Альберта

Инесса — конструкторы-кораблестроители. Здесь, на сормовском заводе, куда они оба были направлены после окончания института и где работают уже 20 с лишним лет, произошло некогда их знакомство. Спрашиваю их:

— У старших поколений вашей большой семьи, пожалуй, не было иного выбора, как работать на судовой верфи. Ну а в наше время в Горьком десятки научных и проектных центров — выбор огромный. Почему же вы выбрали именно этот завод?

— Это наследственность, — смеётся Инесса. — А если говорить серьёзно, то ни в моей семье, ни в семье Альберта никто никогда не настаивал, чтобы мы шли по стопам отца, братьев, родственников. Мы решали это сами, сознательно и твёрдо. Почему? Потому что чуть ли не с пелёнок мне рассказывали о кораблях, о Волге, «кораблики» — любимая игра в детстве. Мой дядя, тоже судостроитель, восхищал меня своими поделками — моделями фрегатов и бригантин. И потом же мы родились на Волге и детьми часами бывали у реки, смотрели на баржи, теплоходы. Спорили, даже дрались из-за того, какой корабль лучше, какой из них быстрее доплывёт до моря. Нет, это действительно у нас в крови...

Альберт подтверждает своё согласие с мнением жены улыбкой. А чуть позже, за чашкой чая с душистым вареньем, он неторопливо, со знанием дела посвящал меня в сегодняшние проблемы Сормова.

Но прежде давайте перечитаем историю предприятия последних десятилетий. Без неё невозможно представить дня нынешнего.

То, что верфь разрослась, что здесь воздвигнуты огромные цеха, оснащённые автоматикой, станками с программным управлением, что на

верфи просторные залы отданы под громады блоков-секций электронно-вычислительных машин, дистанционные пульта, — вроде бы само собой разумеется. Завод-гигант (теперь его называют Промышленным объединением «Красное Сормово»), хочет шагнуть в ногу с веком, отвечать тем требованиям, которые время предъявляет подобного рода предприятиям. Само собой разумеется, что когда-то окраинный район города давно слился с Горьким и стал ныне самым большим и самым зелёным.

Что же касается продукции Сормова, то она, как и повелось со дня основания судовой верфи, вновь удивляет не только волжан, но и знатоков судостроения многих стран.

Сормовская гавань выпустила в 80-х годах в долгое плавание дизель-электроходы «Ленин» и «Советский Союз» — самые большие речные суда в стране. Их считают и самыми комфортабельными плавучими «домами отдыха» (439 пассажиров), лучшими туристскими пароходами на Волге. Каспийское море тоже не было забыто «Красным Сормовым»: морской танкер-бензовоз «Генерал Ази Асланов» стал первым дизель-электроходом на его просторах.

В 1957 году, когда в Советском Союзе был запущен в космос первый искусственный спутник Земли и слова «спутник», «ракета» были на устах всего мира, Сормово «запустило» в Волгу свои «Ракету» и «Спутник» — суда на подводных крыльях. Они соединили в себе достоинства речного корабля и стремительность, элегантность самолёта. Скорость 60—65 километров в час была тогда для Волги невиданной. Многочисленные суда на подводных крыльях, конечно, более совершенные, бороздят ныне Дон и Днепр, Дунай и

Неву, Енисей и Обь и ещё сотни больших и малых рек страны. Самоходные баржи, морские паромы, крановые суда-катамараны, наконец, корабль на воздушной подушке «Сормович» — к каждому из этих сормовских творений уместно добавить слова «первый», «самый», «единственный в стране».

— Мы продолжаем совершенствовать суда, главным образом сухогрузы, предназначенные для реки и моря одновременно, — рассказывает Альберт Анатольевич. — Это принципиально новая задача в судостроении. Ведь до сих пор на перевалку грузов с речного флота на морской тратится уйма времени, труда, денег. Сейчас наши сухогрузы способны легко продвигаться по речным артериям и в то же время они прекрасно чувствуют себя на штормовой Балтике, в Средиземном море, на Тихом океане. В ближайшем будущем практически не будет навигационного простоя грузового флота. Зимой речной флот будет трудиться в морях, в океане. В конструкторской разработке и постройке судов «река — море» Сормову принадлежит мировое первенство. И если сегодня рекорд грузоподъёмности — 3 тысячи тонн, то завтра это — 4 тысячи и даже 5,5 тысячи тонн.

Через несколько дней у Альберта и Инессы начинался отпуск и они отправлялись в путешествие. На этот раз они предпочли своему автомобилю, на котором объехали полстраны, неторопливый теплоход, следовавший по очень знакомому для них маршруту от Горького до Астрахани и обратно.

— Вы знаете, — призналась мне Инесса, — Волга ещё и благотворно влияет на человека. Созерцание воды, берегов так приятно после напряженного ритма рабочих будней. А воздух какой! Но

когда мимо проплывают корабли нашей, сормовской, постройки, то, ей-богу, я чувствую себя азартной девчонкой, «ура» хочется кричать...

А. Тропкин

КОММЕНТАРИИ

1 **бурлак** — наёмный рабочий в России XVI—XIX вв. Бурлаки перемогали речные суда вручную, с помощью бечевы и вёсел

2 **крепостное право** — форма феодальной зависимости крестьян — прикрепление их к земле и подчинение административной и судебной власти феодала (помещика). Отменено в России реформой 1861 г.

3 **Нижний Новгород** — название города Горького до 1932 г.

4 **«Отечественные записки»** — ежемесячный «учёно-литературный и политический» журнал, издававшийся в Петербурге с 1839 г. А. А. Краевским. В 1839—1846 гг. во главе критического отдела журнала стоял В. Г. Белинский, при котором «Отечественные записки» стали прогрессивным демократическим журналом. В 50—60-е годы журнал был органом либерального направления. С 1868 г. в новую редакцию вошли Н. А. Некрасов, М. Е. Салтыков-Щедрин, Г. З. Елисейев, а после смерти Некрасова — Н. К. Михайловский. Журнал принял революционно-демократический характер. Позднее в нём усилились народнические тенденции. В апреле 1884 г. журнал был закрыт царским правительством

5 **губерния** — основная административно-территориальная единица в России с 1708 г. Административно-территориальной реформой 1923—1929 гг. в СССР вместо губерний были созданы края и области

6 **три революции** — имеются в виду революции 1905—1907 гг. — первая народная революция эпохи империализма, февральская буржуазно-демократическая революция 1917 г. и Великая Октябрьская социалистическая революция 1917 г.; **гражданская война** — эд.: гражданская война и военная интервенция 1918—1920 гг. в России