



## Глава 1

### Начало строительства

**И** через сто лет, наверное, историки будут спорить об этом времени. Тот короткий исторический период вместил в себя столько грозных событий, сколько не выпадало на иные столетия.

Жесточайший экономический кризис в развитых капиталистических странах и спасение Америки от революционных потрясений командой мудрого Ф.Д.Рузвельта. Шатание мировой колониальной системы, бурный рост освободительного движения народов самых населенных и самых угнетенных стран: Китая, Индии и других азиатских колоний. Всплеск национализма и реваншизма в побежденных в первой мировой войне странах. Приход к власти в Германии нацистов во главе с Гитлером и активная подготовка к новой мировой войне.

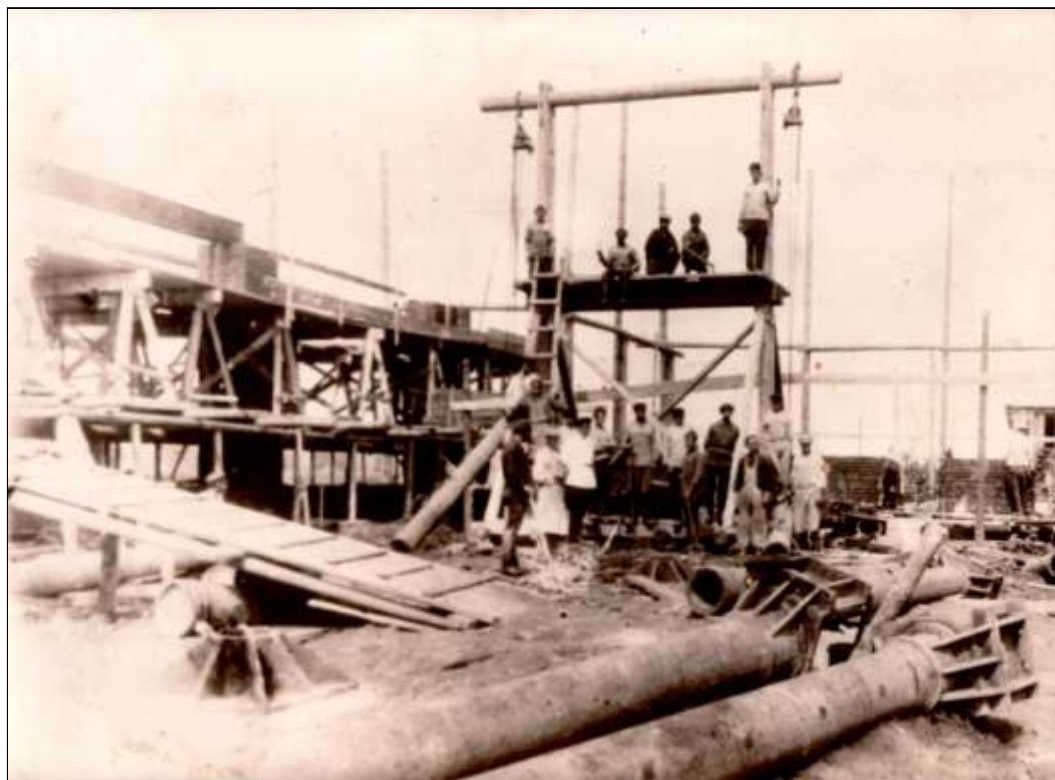
В СССР – раскулачивание и коллективизация, новое закабаление крестьянства, так и не успевшего почувствовать радость свободного труда и землевладения. Самая демократическая в мире конституция и в то же время жесточайшие массовые репрессии. Уничтожение ленинской гвардии, специалистов промышленности дореволюционной школы, командного состава Красной Армии и, одновременно, рост образовательного уровня народа, всеобщая грамотность, появление новой советской интеллигенции, прогресс науки и техники и строительство, строительство...

В 30-е годы строятся и пускаются в эксплуатацию сотни заводов, фабрик, электростанций и, в первую очередь, заводы-гиганты, составившие потом славу отечественной промышленности: металлургические, станкостроительные, автомобильные, танковые, тракторные, авиационные. Именно тогда был заложен прочный фундамент современной индустриальной державы, позволивший Советскому Союзу в короткий исторический срок стать в середине XX века второй в мире страной по экономической и военной мощи. Без такой базы не было бы по-

беды над фашизмом. Но нельзя забывать и о том, что это ударное строительство велось, в том числе, а иногда и в основном, миллионами наших репрессированных людей, заключенных и раскулаченных. В конце тридцатых годов правительством принимаются постановления о строительстве заводов в г.Владимире. И в 1939 году начинается строительство машиностроительного и авиационных заводов. Именно авиационный завод № 328 и был заложен на месте нынешнего «Электроприбора». А на месте машиностроительного затем вырос тракторный завод.

Владимир был перед войной районным центром Ивановской области. Статуса губернского центра он лишился в 1929 году. Промышленность в городе была развита слабо. Только на восточной окраине вдоль реки Рпень дымили первые небольшие заводы: Граммзавод (ныне «Точмаш»), Химзавод и «Автоприбор», и при них небольшая электростанция. В центре, на Студеной горе, рядом с Мальцовским училищем давал первую продукцию Опытный завод прецизионного оборудования. А северная окраина, называемая в народе «Вспольем», представляла собой поля, изрезанные оврагами и ручьями, Содышкой и Почайкой, заросшими кустарником. Летом здесь паслись небогатые стада коров и овец, принадлежавших жителям окраинных улиц Михайловской, Зеленой, Батурина да Слободок или расположенных неподалеку деревушек Архангеловки, Михайловки, Марьинки. Кое-где владимирцы сажали картофель. А зимой это было раздольем для мальчишек, на лыжах и на санках катавшихся с гор, будущих «электроприборовцев» и «тракторостроителей».

*Строительство первого заводского корпуса*



От железной дороги до кирпичного завода, что на Всполье, тянулась вдоль улицы Михайловской узкоколейка, по которой сновали вагонетки с кирпичом, топливом, песком. Кирпич в то время – главный стройматериал. Ближе к Юрьевской заставе, там, где ныне здание мэрии, располагалась свалка промышленных отходов, в основном химического завода.

Для сооружения заводов Наркоматом Строительства уже в 1939 году была организована Стройконтора № 3 при Тресте № 37. Основной рабочей силой был так называемый спецконтингент, попросту ээки и принудительные переселенцы с Западной Украины и Буковины.

Руководить строительством назначили Сергея Петровича Лимонова. Сначала приступили к строительству завода № 328, предназначенного для производства авиационных приборов. Авиационную промышленность в те годы, как известно, курировал сам Сталин И.В. Во Владимире уже работал завод Наркомата Авиапрома – ОЗПО, директору которого Цаплину И.И. было поручено контролировать и оказывать содействие строительству нового завода. Директором завода № 328 в 1941 года назначен Жердев Иван Никитович. К сожалению, никакими данными о нем авторы не располагают. Дело номенклатурного работника Жердева И.И., зарегистрированное в областном архиве за № 666, изъято неизвестно кем и когда. Строительство велось ударными темпами. Но в июне 1941 года грянула война. Первый корпус «Б» в двухэтажном исполнении, в котором ныне располагаются цех № 3, сборочное производство и заводская столовая, был сдан в эксплуатацию в 1941 году. Тогда же были построены первые три здания барачного типа, в которых сначала жили наши строители – ээки, а с 1944 года – немецкие военнопленные.

В связи с интенсивным переводом промышленности на восток дальнейшее строительство объектов завода замедлилось, хотя к 1942 году были проложены основные магистральные коммуникации водопровода, канализации, электропитания. В крайнем бараче была смонтирована отопительная котельная на торфе, отапливавшая первые четыре строения. Таким образом, была создана инфраструктура, позволявшая в случае нужды обеспечить и нормальную эксплуатацию, и дальнейшее строительство предприятия.

В феврале 1943 года после окончания Сталинградской битвы произошло событие, ставшее поворотным в судьбе города Владимира и в судьбе двух строившихся заводов. ЦК ВКП(б) и Совет народных комиссаров приняли постановление о строительстве Владимирского тракторного завода. Строительство тракторного на месте запланированного машиностроительного началось уже в марте 1943 года. Стройку курировал лично первый секретарь Ивановского обкома партии Георгий Николаевич Пальцев, ставший через полтора год первым секретарем в возрожденной Владимирской области.

Жизнь во Владимире преобразилась необыкновенно. Ударное строительство требовало рабочих и инженерных кадров. Требования быстрейшего пуска тракторного в эксплуатацию проявились в том, что в город Владимир были направлены опытные инженеры и организаторы производства из Челябинска, Ленинграда, Москвы и других городов Союза. Решением Ивановского обкома были переведены во Владимир многие квалифицированные рабочие из Коврова, Муром, Кольчугино. Молодежь из окрестных сел и деревень по оргнабору Обкома комсомола переезжала в город, в общежития для учебы и работы на ВТЗ. Но

самым активным было, естественно, участие коренных владимирцев. Первым директором ВТЗ был назначен бывший директор «Автоприбора» Эпштейн Яков Израилевич. К осени 1943 года был решен вопрос о передаче производственных мощностей завода № 328 в распоряжение Эпштейна. Последовала быстрая передача зданий, оборудования, людей и в 1944 году на территории завода № 328 начали работать инструментальный цех ВТЗ и ремесленное училище. Начальником инструментального производства был Бражников П.Г.. Но уже в 1944 году он был занят переводом инструментального цеха на основные площади ВТЗ, пуском и наладкой там оборудования, и на хозяйстве оставался его заместитель Никитин Василий Георгиевич, о котором тепло вспоминают те, кто работал под его руководством. И здесь пора рассказать о том единственном рабочем завода «Электроприбор», который начал трудовую деятельность еще на заводе № 328 и, никуда не уходя с этой площадки, завершил свой трудовой путь на заводе «Электроприбор» в 1994 году. И не просто рабочий. По мнению безоговорочно всех заводских специалистов-энергетиков, он был лучшим электромонтером за пятидесятилетнюю историю завода.

Это Николай Михайлович Тихонов. Скромный и несловоохотливый, как все подлинные «мастера – золотые руки», он рассказывает: «Село наше Лунево в 10 верстах от города на горе над Клязьменской поймой. Смотришь от Оргтруда – живописная картина. Красивые места. Но земли уж очень небогатые, песок да глина. Жили всегда луневцы скудно, а при колхозах и подавно. Поэтому и в старое время уходили мужики и парни на отхожий промысел или на заработки. Кто на фабрику «Оргтруд», кто во Владимир. Война пришла, когда мне было четырнадцать лет. Отца сразу взяли на фронт, откуда он не вернулся. Было в семье еще две младших сестры. Туго нам приходилось. На наши с матерью нищенские трудодни прожить было невозможно. Ранней весной сорок третьего года подался я в город и 6 марта был принят учеником электромонтера на завод 328, директором которого был тогда И.Н.Жердев, серьезный, суровый мужчина. Да и порядки тогда были суровые. Добирался на работу и с работы так: пешком от села до Рахманова перевоза, да от перевоза через Доброе до Всполя, или через «Оргтруд» до Лемешков, а там на поезде до вокзала и оттуда пешком до завода.



*Тихонов Н.М.*

В общем, на дорогу туда и обратно уходило до 4 часов, а работали в войну по 12 часов. Вот и посчитай, сколько оставалось на сон и домашние дела. Выходные – не всегда. Если сложить все километры, что я по молодости отмахал на работу и с работы – всю Россию пешком прошел. Летом-то куда ни шло, хуже зимой в ветра и морозы. Но противней всего в глухую осень, дожди и слякоть, когда вымокаешь

насквозь. Первым делом, как добежишь на работу, сушить куртку да сапоги. Дома у печки, а на работе у батареи. Но пути назад не было, даже мысли такие не посещали. Тогда ведь все так жили. А дело, которому меня научили на заводе – нравилось, отдал я ему потом всю жизнь. Электриков тогда уважали, труд-то квалифицированный. Наставники мне попались хорошие, настоящие товарищи. А и нельзя было без спайки, чувства локтя, работа- то повышенной опасности.

Завод в 43 году был небольшим. Один двухэтажный корпус и три барака кирпичных, где потом были литейка, гальваника да склады. А тогда там за колючей проволокой жили строители-заключенные. Но территория будущего завода была распланирована до улицы Осипенко: дорожки, аллеи, колышки под корпуса. Осенью 43 года передали нас бурно тогда строившемуся тракторному заводу. Директоров тракторного я не помню, а тех, кто командовал нами непосредственно – помню хорошо. Это были начальник инструментального производства Бражников, а затем Никитин В.Г. Пришлось нам под их руководством устанавливать и запускать оборудование для производства инструмента в корпусе «Б», а в одном из барakov – термические печи, пилы, пресса заготовительного участка. Именно тогда я и научился читать схемы электроприводов оборудования, стал читать техническую литературу и по-настоящему полюбил своё дело. Да и получалось у меня. Старшие это заметили и старались специализировать меня на электроприводах. После войны энергетиком к нам пришел К.П.Столяров, с которым мы проработали потом долгие годы.

В конце сороковых началась передача нашего производства под филиал завода «Автоприбор». Какое-то время работали на одной территории два завода. А в сентябре 1952 года нас со Столяровым перевели в состав «Автоприбора». Прощай, Тракторный! 31 декабря 1954 года в моей трудовой книжке появилась запись: переведен на завод «Электроприбор». Появились у нас новые люди, новая продукция, новое оборудование. С ГАЗа были перевезены некоторые станки. Пришлось осваивать сложные электроприводы, учиться у инженеров читать схемы, особенно с элементами электроники. Нравилось мне голову поломать. Гордость испытывал, когда проходил по цехам, где каждый сложный станок при моем участии пускался. Знания и навыки мои понадобились и тогда, когда Рапорт Д.Б. в 1967 году создал на заводе ансамбль электромузыкальных инструментов. Поручили мне обеспечивать всю электронику и электротехнику ансамбля. Пришлось поездить с ЭВИА-67 по стране. Интересно было.

Молодежи в цехе в те годы было много. Обучил я не один десяток парней. Четырежды избирали меня депутатом горсовета, орденом наградили, был в числе первых заслуженных ветеранов завода. Когда пришло время пенсии, я сразу не ушёл, а перевёлся в цех №39, тогдашнее наше подсобное хозяйство, а попросту в свое родное Лунёво. Сын вот пошёл по другой части – художник он, сейчас «Заслуженный художник России».

Вот такая судьба. Судьбы многих первых электроприборовцев схожи, хотя люди, конечно, разные. Но было в этих простых российских крестьянских и рабочих детях то, что потом позволило заводу стать прославленным трудовым коллективом. Это трудолюбие, ответственность за порученное дело, стремление совершенствовать свои навыки, знания, забота о своих семьях и чувство товарищества.

Есть люди, которые всю жизнь ищут свое место, но так подчас и не находят. А есть такие, которым судьба определяет место работы сразу и навсегда. Они могут успешно работать где угодно, но незримые нити привязывают их к одному коллективу. Они становятся неотъемлемой частью большого целого и по таким людям судят о коллективе. Они олицетворяют завод. Таким был и Н.М.Тихонов. Таков и следующий наш герой, тракторозаводец - автоприборовец - электроприборовец.

В 1947 году был демобилизован из армии Константин Павлович Столяров, добросельский житель, успевший до войны получить специальность электрика. В годы войны Столяров работал электриком и энергетиком на одном из ремонтных военных заводов Подмосковья. Бурно рос после войны Владимирский Тракторный и специалисты там были очень нужны, а в энергохозяйстве особенно. Туда и пришел Столяров.

Главный энергетик ВТЗ Григорий Зиновьевич Бухман, грамотнейший специалист, умница присмотрелся к молодому электрику и направил его энергетиком инструментального производства, которое располагалось тогда в корпусах бывшего 328 завода на Почайке. Были тогда под опекой Столярова двухэтажный корпус «Б», на первом этаже - инструментальный цех, в подвале - столовая, на втором этаже - ремесленное училище № 7. Были еще одноэтажные кирпичные здания, в одном была инструментальная термичка, в двух других жили немецкие военнопленные, строившие завод. В кирпичном бараке у железной дороги была котельная - 5 небольших котлов «Стрелле», работавших на местном топливе - торфе и отапливавшая все это нехитрое хозяйство. Пришлось Столярову осваивать теплоэнергетику.



*Столяров К.П.*

Начальником инструментального производства ВТЗ был тогда Павел Георгиевич Бражников, трудяга и большой души человек, демобилизованный по ранению ленинградец. Именно Бухмана и Бражникова считает Столяров своими воспитателями и образцовыми руководителями. В 1948 году ВТЗ был практически построен. Уезжают домой военнопленные, освобождает площади ремесленное училище; решается вопрос о передаче свободных площадей «Автоприбору». Вызывает однажды Столярова Бухман Г.З. и говорит: «К нам с письмом обратился директор «Автоприбора» Чернов И.И. Просит перевести тебя и электриков Сокова И.К. и Тихонова Н.М. вместе с корпусами на «Автоприбор». Не могу же я отказать депутату Верховного Совета. Хоть мне вас и жаль. Уверен, что не подведете.» Отношение Бухмана к Столярову было уважительным после некоторых случаев, каких в энергослужбе бывает с избытком. Вот один из них. Электропитание завода осуществлялось двумя трехфазными фидерами с Тракторной подстанции. Однажды зимой вышел из строя один кабель, через несколько часов - другой. Производство остановилось, завод на грани замораживания. Столяров предложил использовать целые жилы из обоих кабелей, соединить их в один и, таким образом, продержаться до выходного. Сделали это оперативно. Бухману понравилась эта смекалка. Так стал Константин Павлович автоприборовцем. На филиал «Автопри-

бора» был направлен энергетиком Е.И.Киреев. Грамотный специалист – электрик, через полгода его назначили начальником цеха по производству моточных изделий, и Столяров стал начальником энергоцеха – фактически главным энергетиком филиала, а затем и «Электроприбора». Все становление энергослужбы, строительство заводской паровой котельной, пуск первой компрессорной станции, монтаж АТС завода, а попутно участие в строительстве производственных помещений – все было возложено на плечи этого невысокого, но крепенького, плотно добросельского мужичка. И он с честью справлялся с этой нагрузкой. Тепло вспоминал Константин Павлович своих помощников. И Тихонова с Соковым, и спорого и добросовестного монтера, танкиста-фронтовика, П.В. Бобкова, и Всеволода Борисова, у которого были «золотые» руки электрика и слесаря высшей квалификации, и безотказного сантехника Костю Курицына. А особенно мастера Жирнова А.Г., трагически потом погибшего, который никогда не уходил с работы без Столярова. Да и многие другие, стоявшие у истоков энергослужбы зарождающегося завода, достойны самых высших слов признания. Работали все за совесть. В любую погоду, в любое время суток, только позови, без всяких подачек, они устраняли аварии, обеспечивали бесперебойную работу производства.

Но дальнейшее развитие завода, освоение сложной продукции, новые технологии требовали больших специальных знаний, образования, и в 1961 году на заводе появился главный энергетик Китов В.А., приглашенный Черновым с



*Военнопленные немецкие строители на территории будущего  
Завода «Электроприбор»*

Химзавода. Начальником энергоцеха был назначен Н.И. Чередков. Столяров стал старшим мастером энергоцеха и проработал в цехах №32 и №35 до марта 1965 года. В этот месяц решился вопрос о начале строительства заводского профилактория. Место выбирали по подсказке бывшего секретаря парткома В.А.Беляева, большого любителя природы, грибника и рыболова. Местечко Камбары в сосновом бору на берегу Клязьмы близ деревни Пенкино смотрелось живописно в лю-

бое время года. Привез Данил Борисович Рапопорт Столярова в зимний лес, обговорил в общих чертах план строительства, и без всякой проектной документации с горсткой выделенных с заводских цехов людей приступил Константин Павлович к строительству базы отдыха «Сосенки», ставшей через несколько лет любимым местом отдыха и оздоровления не только заводчан, но и многих владимирцев и москвичей. Так стал Столяров прорабом – строителем цеха №37. За «Сосенками» последовали коровники, телятники, свинарники в подшефных колхозах и совхозах, а в конце 70-х годов собственное подсобное хозяйство завода в селе Лунево. Много труда вкладывал Константин Павлович в это строительство и ушел на пенсию, оставив не только добрую память на заводе, но и красивые, добротные здания и сооружения от столовой и жилых домов в «Сосенках» до памятника участникам Великой отечественной войны в Лунево.

В 1948 году с окончанием строительства 1-ой очереди ВТЗ, тогдашний директор завода Клименков В.Я. был направлен директором строящегося Липецкого завода. По настоянию директора «Автоприбора» Чернова И.И. освобождающиеся площади бывшего завода № 328 были министерством автотракторной промышленности переданы Владимирскому заводу «Автоприбор» для наращивания мощностей по производству автотракторных приборов.

Открылась новая страница в жизни завода.



*Первая заводская проходная*

