

Незадолго до профессионального праздника Дня машиностроителя к нам в редакцию обратились бывшие работники ОАО «Завода Автосвет», которые принесли три папки написанных вручную воспоминаний бывшего главного инженера завода «Красный Октябрь», ветерана завода – Льва Евгеньевича Супонева. Эти уникальные материалы предоставила для публикации супруга его сына Ирина Ивановна Супонева, они же стали основой для написания наших статей об истории завода.

Прошел год после того, как по решению собственников «Завод Автосвет» (ранее «Красный Октябрь») прекратил выпуск продукции. Предприятие перепрофилировали в индустриальный парк. Сто пятьдесят семь лет завод, преодолевая множество трудностей и невзгод, связанных с военным временем, годами перестройки, выпускал необходимую людям продукцию, но потом вдруг собственникам стал не нужен. Правильным ли было это решение или нет – покажет время, но история завода навсегда останется в памяти киржачан.

Сегодня мы обращаемся к воспоминаниям Л. Е. Супонева, чтобы осветить некоторые моменты исторической правды об одном из ведущих предприятий нашего города. Лев Евгеньевич пришел работать на завод «Красный Октябрь» после окончания Калязинского механического техникума, в 1932 году. Проработав на заводе более 40 лет, он прошел путь от техника до главного инженера завода, был грамотным, трудолюбивым и неравнодушным человеком. В его воспоминаниях можно найти очень много интересного об истории завода, жизни заводчан и развитии поселка. И вы, уважаемые читатели, сможете убедиться в этом сами.

Основание завода

По данным архивного отдела Владимирского облисполкома, медно-латунный завод близ сельца Федоровское впервые был отмечен в документах за 1856 год как владение московской купчихи второй гильдии Котельниковой Натальи Ивановны. С момента своего основания завод выпускал медно-латунную посуду и другие предметы промышленного и домашнего обихода. В первые годы там изготавливались котлы для винокурения, проволока латунная, тазы для варенья, ступки с пестиками, подсвечники, ручномойники и другая посуда. Все производство размещалось в деревянном здании со многими помещениями: дляковки и проката латуни, для литья, для волочения проволоки, для изготовления винокуренных котлов, токарного отделения, отделения для приготовления сурика, кузницы и конторы. Кроме этого здания на территории завода находилось четыре избы для жилья рабочих, кладовая материала, хлебный амбар, склад угля, баня. Всего там было 22 строения. В первое время на заводе работали всего лишь 75 человек – пять мастеров, 10 подмастерьев и 60 рабочих различных специальностей, набранных из окрестных деревень, часть которых имели опыт работы на заводе в Кольчугино.

Во второй половине девятнадцатого века завод несколько раз переходил от одного владельца к другому. Приблизительно в 80-х годах 19-го века было начато изготовление самоваров различных форм и размеров, которые в последующие годы были основной продукцией завода и принесли ему заслуженную известность на всероссийских ярмарках и выставках. В 1898 году его владельцами стали купцы Аленчиков и Зимин. А в 1900 году была проведена первая реконструкция завода, число работающих на предприятии достигло 300 человек. В то время завод отапливался дровами и освещался

керосиновыми лампами. Сырье для производства привозили из разных точек России и из-за рубежа. Так, медь, например, доставляли с Уральских заводов, цинк – из царства Польского. Вся готовая продукция отправлялась в Москву на торговый двор Аленчикова и Зимина.

В дореволюционные годы продолжительность рабочего дня на заводе составляла 10 часов. Выходными считались воскресенье и дни религиозных праздников. В то время заработок квалифицированных рабочих не превышал 2–3 рублей в неделю. Ежегодно, после Петрова дня, хозяин устраивал двухнедельный перерыв для рабочих, которые почти все были выходцами из соседних деревень, где держали различный скот, т. к. им было необходимо заготовить на зимний период корма. В эти две недели на заводе оставалась лишь небольшая группа ремонтных рабочих.

В 1914 году хозяин завода Н. С. Зимин закончил строительство своего обширного дома-особняка на берегу реки Киржач. Долгое время, позже, в этом здании работал заводской клуб, который благодаря мастерству русских умельцев не одно десятилетие радовал глаз своей архитектурой, выполненной в стиле старинного русского терема.

Сын Н. С. Зимина, Николай, получил инженерное образование и в последние годы перед революцией работал в качестве технического руководителя на заводе. По свидетельству старых рабочих, он был простым, добродушным человеком. Известно также, что отец отлучил сына от дома за то, что тот женился без его благословения на простой учительнице из г. Киржач. Николай отличался демократичными взглядами. Когда устраивались массовки в лесу, он тайком ссужал рабочих небольшими суммами денег, а иногда и сам присутствовал на этих лесных подпольных собраниях.

О самом революционном движении на заводе известно очень мало. На заводе неоднократно вспыхивали забастовки с требованием увеличения заработной платы. А начиная с 1905 года, на первое мая организовывались сходки рабочих в близлежащем лесу, на которых выступали революционно настроенные студенты Киржачской семинарии и члены РСДРП из г. Александров и Москвы. Из письма старого большевика Г. А. Козлова известно, что в годы после революции 1905 года на заводе работал Николай Яковлевич Глазунов – активный участник событий 1905 года в Москве. Он и организовал среди рабочих подпольный социал-демократический кружок.

Младшая дочь хозяина Мария, или Маничка, как ее называли в семье, оставила меньше воспоминаний у старожилов. Известно лишь, что она любила кататься на лошадке-пони, что, конечно, для киржачан того времени являлось дивом. Каждый день кучер Егор Коровкин катал Маничку в изящной коляске до церкви Бориса и Глеба и обратно. Для нее на реке была построена отдельная купальня. Училась девочка в Московской женской гимназии.

Русско-японская война 1904–1905 годов и особенно первая мировая внесли свои коррективы в характер производства на заводе. От военного ведомства поступали заказы на солдатские котелки и бачки, на корпуса аэропланов бомб, латунные палки для детонаторных трубок, корпуса ручных гранат и запальные трубки. В связи с этими заказами в 1905 году было проведено еще одно расширение производства и установлено дополнительное оборудование. К концу 1-й мировой войны число рабочих на заводе доходило до 800 человек.

В цехах трудились 552 мужчины и 254 подростка. Известны следующие данные: в 1915 году завод выпустил продукции около 700 тонн, в том числе котелков солдатских – 250 тысяч штук, 154,8 тысячи штук корпусов ручных гранат и прочих изделий.

До конца 19-го века все перевозки грузов осуществлялись конно-гужевым транспортом в направлении Мележи-Черное-Стромынь-Москва. У хозяина завода имелось два конных выезда. Его первым и наиболее доверенным кучером был Ф. А. Александров, потомки которого до сих пор проживают в мкр. Красный Октябрь. Первая железная дорога в Киржаче была построена в начале 20 века (1895-1906 годы), она представляла собой небольшую ветку длиной 10 верст от станции Бельково до места, где в наше время расположена мебельная фабрика.

В первые годы советской власти (1917-1930 годы)

Февральская революция 1917 года не внесла каких-либо изменений в работу завода – продолжался выпуск предметов военного снаряжения и медно-латунной посуды. Но жизнь рабочих становилась труднее, все сложнее им было обеспечить себя необходимыми продуктами питания и одеждой. Три изнурительных военных года давали о себе знать. Весть о свержении царя на заводе отметили массовым митингом, на котором с красным бантом в петлице появился и сын хозяина Н. Н. Зимин. Так он выразил свою солидарность с теми событиями и с рабочими завода.

Изданный сразу после Октябрьской социалистической революции Декрет о национализации промышленных предприятий коснулся и завода, который был передан в ведение Александровского промкомбината. Производство ранее вырабатываемой продукции продолжалось, но почти полностью прекратился подвоз сырья, т. к. началась гражданская война. С согласия местных органов советской власти производством до 1923 года руководил Н. Н. Зимин. Он же был одним из первых руководителей, который уделял много внимания развитию культуры и искусства. Уже в первые годы после революции в клубе начал работать драматический кружок под его руководством. В 1920 году в Киржач переехал детский дом, при котором была создана первая комсомольская ячейка, секретарем ее стал 15-летний К. Сосин, впоследствии много лет проработавший в электроцехе завода. Вскоре в комсомол начали вступать и заводчане, а комсомольская ячейка объединилась. Секретарем ячейки избрали Михаила Никитича Миронова.

В трудные годы гражданской войны и послевоенной разрухи завод работал за счет старых ресурсов: отходов, накопившихся за предыдущее время, и остатков военного снаряжения. Не было денег, чтобы платить рабочим заработную плату, и работникам выдавали ее натурой – самоварами, тазами и т. д., которые они меняли у крестьян на продукты. В то время одна из турбин завода была приспособлена для помола зерна, что давало дополнительный источник для питания рабочих, а главным «мельником» был назначен лесной объездчик Алексей Михайлович Мельников.

В 1923 году на заводе появился и первый «красный» директор – Иван Андреевич Плетюхин. Чтобы не быть похожим на прежних управляющих, новый директор ходил на работу в пролетарском виде – в лаптях и красной рубашке навыпуск, подпоясанной ремнем. По свидетельству старожилов, не чурался он и крепких выражений. Проработал он в этой должности не больше года, а

новым директором был назначен бывший мастер Кольчугинского завода Андрей Николаевич Думнов. Производство в то время было оснащено довольно слабо, но специалисты работали на заводе опытные. Машинистами паровых машин были Т. И. Коровкин, К. И. Штальберг. В небольшом гальваническом отделении, где нивелировали самовары, наиболее опытным специалистом был П. Г. Романов, который без каких-либо приборов безошибочно определял кислотность электролита. Ремонтный цех размещался в небольшом одноэтажном деревянном здании. Этот цех в последствии сыграл большую роль в определении дальнейшей судьбы завода. В нем работали настоящие мастера своего дела – И. И. Платонов, Е. А. Кондратьев, А. И. Слепцов и другие.

В 1921 году на заводе была организована первая профсоюзная организация, во главе ее встал тов. Шумилов. В 1926 году была предпринята попытка вывезти с территории завода на другие предприятия паровой котел поверхностного нагрева Фицнер-Гамайер. Но заводчане отстаивали свое имущество. А чуть позже новый директор Д. С. Малышев произвел капитальный ремонт двух смежных корпусов. После окончания ремонта там разместили производство самоваров и посуды, которое и просуществовало до 1931 года.

Как решалась судьба завода

План индустриализации страны породил много новых промышленных гигантов, таких как ГАЗ, Сталинградский, Челябинский и Харьковский тракторные заводы и т. д. Высшим Советом Народного Хозяйства было издано специальное постановление об ограничении в расходовании цветных металлов на бытовые нужды. В 1929–30 годах фонды на медь и цинк были сокращены. Встал вопрос о консервации завода и переводе его на выпуск какой-либо другой продукции. В тоже время завод перешел в подчинение Ивмаштресту. Наличие на заводе только устаревшего оборудования затрудняло подбор подходящей продукции, но все-таки было сделано несколько попыток перепрофилировать производство. По одному из вариантов – на предприятии намечалось организовать производство молочных сепараторов.

Зимой 1929–30 годов представитель Ивмаштреста привез на завод два образца фар американской фирмы «Валлис» и предложил руководству завода изготовить по этим образцам, без чертежей, к весенней посевной кампании партию – 1200 фар. Это задание коллективом завода было выполнено, что и положило начало развитию нового производства на предприятии.

О жилом поселке того времени

Центром и сердцем поселка в те годы был заводской клуб. Кроме него, имелся небольшой деревянный магазин и амбулатория с аптекой. В жилом фонде поселка насчитывалось всего несколько бараков-общежитий для рабочих и пять-шесть деревянных одноэтажных домов, в которых проживали немногочисленные представители администрации завода. На улице Первомайской уже начинался лес, а в том месте, где сейчас находятся индивидуальные дома, располагалось болото в несколько гектар.

По вечерам в выходные дни вся рабочая молодежь собиралась в клубе. Там под гармонь устраивали спевки и танцы. В клубе два раза в месяц занимался драматический кружок, руководили которым С. В. Пичугина и Т. А. Мельникова, ставились пьесы Островского. А в 1925 году был организован первый духовой оркестр, руководил им В. А. Никонов, работник пожарной

охраны. В оркестре занимались С. С. Капралов, А. П. Кареев, А. В. Золкин, С. А. Ершов, И. С. Капралов, и другие молодые ребята.

Освоение нового производства (30-е годы XX века)

Задание Наркома тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе – выпустить 1200 фар к ближайшей посевной кампании – было встречено сотрудниками завода с энтузиазмом. Из наиболее опытных рабочих создали группу для приготовления необходимой оснастки. В нее вошли А. Г. Кулешов, А. М. Поздняков, С. М. Поздняков, А. М. Смирнов, А. Наваркин, Ф. Я. Новиков, И. Я. Жарков. Возглавил бригаду опытный слесарь – Ефим Александрович Кондратьев.

По мере готовности штампов и приспособлений началось их опробование и доводка, выпуск деталей. В работу включилась и группа рабочих других специальностей: прессы – Е. Н. Пальчиков, К. Ф. Королев, Ф. И. Ухачев, Г. И. Зимин; давилы – М. С. Грибов, Н. Н. Ионов, К. В. Юшков. Заказ был выполнен в срок, директор завода И. Н. Додонов доложил об этом руководству Ивмаштреста и начал решать вопрос о загрузке завода какой-либо перспективной продукцией. Так был поставлен вопрос о производстве фар. Завод включили в число претендентов, среди которых стояли и известные московские предприятия. В 1930 году вышли постановления ВСНХ № 6 и № 18, которые предусматривали не только организацию выпуска фар и фонарей на предприятии, но и реконструкцию завода. Во второй половине 1930 года на завод уже поступили первые шесть эксцентриковых прессов, полученных по импорту из Австрии и Германии. В дальнейшем по мере организации нового производства стало поступать и другое оборудование. Группа специалистов Ивмаштреста постоянно посещала завод, закладывались такие мероприятия, как строительство новых производственных зданий, систем электроснабжения, водоснабжения, отопления, вентиляции, строительство жилого поселка и дороги с твердым покрытием к железнодорожной станции. Первыми изделиями завода для Горьковского автомобильного завода стали фары типа «Форд», задние фонари со стоп-сигналом, контрольные лампы щитка приборов.

В 1931 году был организован отдел технической подготовки, возглавлял который некоторое время А. С. Сакулин. С ним вместе осваивали новую специальность выпускники Киржачской профтехшколы – А. И. Платонов, М. Ф. Скудин, Б. А. Чернышов, В. М. Жулев, А. П. Золкин. В те годы собственных чертежей изделий и оснастки не было, а потому первые 2-3 года на заводе пользовались чертежами фирм «Форд» и «Браун», документацию закупали в США. Основными цехами завода стали прессовый, сборочно-отделочный, инструментальный и ремонтно-механический.

С 1931 года развернулось строительство поселка. Были построены новые жилые дома и столовая для рабочих завода. Объем запланированных строительных работ был немалым, а потому в 1931 году был создан отдел капитального строительства, руководили которым – начальник отдела В. Ф. Чистов, главный инженер Ф. И. Шербаков.

Организация нового производства внесла, свежую струю и в жизнь самого коллектива. В 1932 году на заводе уже работало 700 человек. У клуба завода силами комсомольцев оборудовали спортивные площадки для игры в волейбол и баскетбол. По воскресеньям на «Борке» проходили футбольные

матчи. Активными участниками игр были Н. Ф. Александров, Н. Графов, С. О. Низовцев, С. С. Капралов, С. А. Тихонравов, М. Н. Андреев и другие. В клубе успешно работал драматический кружок под руководством счетовода П. А. Мельникова. В актерский состав входили Ф. Л. Ухачев, А. И. Полозов (он же зав. клубом), Н. Г. Позднякова, К. А. Николаева. На сцене клуба выступали и «синеглазники» с декламацией стихов и острыми частушками на темы заводской жизни и бытовых проблем. В этом виде самодеятельности активно себя проявляли Катя Корнева, Вера Ложилова, Люся Никонова, Сергей Самойлов и другие молодые ребята.

В начале 1931 года на завод пришли выпускники Киржачского профессионально-технического училища, которые позже составили основной костяк коллектива инструментального цеха. Это – С. О. Низовцев, В. И. Дугин, К. И. Тарасов и т. д. Работников завода направляли на курсы рационализации производства, курсы «красных директоров». А в июле 1931 года на предприятие прибыла целая группа руководящих работников по направлению республиканского объединения машиностроения: главный инженер В. В. Горшков, помощник директора по кадрам и быту С. С. Матвиенко, начальник отдела капитального строительства В. Ф. Чистов.

В первые годы работы завода по новому направлению уровень технологии производства был низким из-за отсутствия необходимого оборудования и квалифицированных кадров. Своими воспоминаниями о предприятии, каким оно было в 1936 году, в свое время поделился с Л. Е. Супоневым начальник цеха покрытий В. П. Рязанов: «Первое впечатление о заводе было не весьма приятным: все казалось недостроенным, организованным на скорую руку. Все эти закутки, плохо оснащенные, примитивные, только при большой доле фантазии можно было назвать цехами». Первые полтора года рефлектор фары штамповали из листовой латуни, после протечки вручную «крючком» и «шпагой» и полировки на полотняных кругах его покрывали никелем и окончательно полировали. В 1932 году в связи с возрастающим дефицитом латуни стали изготавливать рефлекторы из стали. Технически это была чрезвычайно сложная задача. В конце 1931 года на завод прибыл техник-химик Ф. В. Данилов, вместе с заводскими практиками он включился в освоение покрытия стального рефлектора, и к концу 1932 года были достигнуты некоторые успехи. Много трудностей пришлось преодолеть и специалистам завода при наладке процесса вытяжки корпуса фары типа «Форд». Руководство завода обратилось за помощью на Кольчугинский завод по обработке цветных металлов, и вскоре оттуда приехал опытный специалист В. П. Мельников. Через два-три месяца процесс был отлажен.

На сложной работе по прогладке корпусов и протечке рефлекторов очень пригодилось мастерство опытных специалистов: давитьщиков – М. С. Грибова, Н. Н. Ионова, К. В. Юшкова и токарей – И. А. Мешкова, Г. И. Лопатникова, М. И. Сидорова. Но несмотря на все прилагаемые усилия, рефлекторы даже в первоначальный момент имели коэффициент отражения 0,6, а через непродолжительное время после эксплуатации тускнели и очень слабо освещали полотно дороги.

В 70-е годы XX века завод уже ежемесячно выпускал свыше 200 тысяч фар. Выпуск фар в 30-е годы давался с большим трудом, а счет велся на штуки. Так, например, в районной газете «Киржачский ударник» от 1931 года коллектив завода призвали выпустить 70 тысяч фар в год, и тогда эта цифра была труднодостижимой. В начале 1933 года состоялся выпуск 100-тысячной

фары. По этому случаю во вновь отстроенной столовой при участии представителей райкома и райисполкома партии был устроен настоящий праздник.

«Киржачский ударник», 11 марта 1933 года:

«Ровно в 8 часов вечера начальник строительства т. Чистов открывает торжественное заседание. Сегодня наш завод освоил и вырабатывает автомобильные фары. 50000 советских автомашин вооружены нашими фарами, 1020 тракторов имеют наши фары». Далее товарищ Чистов рассказывал о самом процессе освоения новой продукции и об истории перепрофилирования завода. Выступил с докладом директор предприятия т. Додонов. А от райкома поздравил всех заводчан с первым взятым рубежом его первый секретарь т. Корольков.

Больше всего производство в те годы сдерживало недостаток электроэнергии и производственных площадей. Немало трудностей было и с отгрузкой готовой продукции: до 1933 года на заводе не было автотранспорта. Упаковывали фары и фонари в ящики с сеном и соломой, которые специально заготавливали для этих целей. Древесную стружку стали применять лишь в 1935-36 годах, когда приобрели стружечную машину. Главный корпус, который начали возводить в 1932 году, построили лишь в 1935-м. Но несмотря на все трудности, значение завода, как единственного поставщика осветительной аппаратуры в те годы росло, и в 1933 году ему было присвоено звание «Союзный». В 1934 году Главное Управление организовало поездку специалистов в США на заводы «Форд» в Детройте и на заводы-смежники. В командировку на шесть месяцев отправился от завода В. Д. Рабышев. Вернувшись оттуда, он привез интересные фотоматериалы, описания и чертежи. Тогда работники завода впервые узнали, что в США есть многопозиционные прессы-автоматы, на одном из которых можно было полностью изготовить корпус фары.

Во второй половине 1933 года ассортимент продукции начал расширяться. Завод стал выпускать выключатели стоп-сигналов, выключатели трехпозиционные тракторные. Выполнение плана первой пятилетки (1929-1933 годы) вызвало мощный подъем социалистического соревнования среди рабочего класса. Не остался в стороне и коллектив завода. В дни празднования 14-й годовщины Октябрьской революции, 6 ноября 1931 года, большой группе передовиков было присвоено звание «Ударник 3-го года пятилетки».

Усиление руководящего состава завода

Директор завода Иван Николаевич Додонов приехал на Красный Октябрь с Кольчугинского предприятия. Коммунист, бывший фронтовик (воевал на гражданской войне), он был назначен на эту должность в 1929 году. Человеком он был душевным и справедливым. В 1934 году, когда завод получил задание на освоение еще целого ряда новых позиций, И. Н. Додонов, понимая, что он не имеет инженерного образования (ему сложно работать), подал ходатайство об освобождении от должности, которое было удовлетворено. А 4 сентября 1934 года директором завода стал Михаил Львович Альшер, до этого времени он занимал руководящую должность на одном из одесских машиностроительных заводов. Вскоре на «Красный Октябрь» прибыла большая группа специалистов с его прежнего места работы: слесари, токари-инструментальщики, мастера, начальники цехов и т. д. Приехал даже

личный водитель директора – обрусевший итальянец. Новое пополнение оказало существенное влияние на развитие предприятия. Они привнесли в жизнь заводчан городскую культуру, привычку к работе в ночные смены, привили навыки по механизации производственных процессов. Новый директор был человеком сильной воли и большой энергии. Он вникал во все детали заводской жизни, правильно оценивал людей. Вскоре появились и первые результаты. Совместно с профсоюзным лидером А. В. Прохоровым они привели в порядок клуб, организовали там различные кружки. А летом 1936 года у заводской молодежи появился свой собственный планер. На лугу расчистили место, и впервые в киржачском районе начались учебные полеты планеристов. Одним из активистов этого движения был Евгений Львов. А для руководства спортивной работой был приглашен С. П. Комаров, который проработал в должности пять лет. За это время больших успехов добились заводские футболисты и волейболисты, встречавшиеся со спортсменами не только нашего района, но и области, а также Подмосковья и Москвы.

В декабре 1934 года было окончено строительство высоковольтной линии электропередач «Красный Угол – Красный Октябрь», завод начал нормально обеспечиваться электроэнергией. В 1935 году построили поселковую трансформаторную подстанцию, к радости жителей поселка (до этого они пользовались керосиновыми лампами), появилось электричество в домах. Усилился темп строительных работ в главном корпусе – к весне 35-го основные работы закончили. Первым вселился на новые площади сборочный цех, затем – отделение лакокрасочных покрытий, прессовый цех и отделочный. В цехе покрытий готовились к монтажу конвейерные ванны для никелирования. Наладкой гальванических процессов занимались молодой инженер В. П. Рязанов, заводской практик М. В. Буров.

1935 год принес много новых трудностей и забот. По указанию «Смежавтопрома» завод приступил к подготовке производства комплекта изделий для нового легкового автомобиля «М-1». Комплект состоял из двух фар обтекаемой каплевидной формы, двух задних фонарей, двух подфарников в форме лодочки, плафона освещения салона и его выключателя. Эти изделия по своей сложности опережали на шаг ранее освоенные на заводе. В новых фарах применялись фокусированные лампы типа «билюкс». Такая конструкция обеспечивала освещение дорожного полотна в нужных пределах. В апреле на завод прибыл по приглашению руководства специалист по холодной штамповке Б. Л. Сернакер – он и был назначен начальником бюро подготовки в технический отдел. Долгие годы он провел в эмиграции в США, работал там слесарем, чертежником, а затем конструктором на автомобильных заводах. В 20-х годах 19-го века вернулся в Россию. По его предложению был объявлен конкурс, по условию которого конструктор, подготовивший за месяц более 40 чертежей штампов, получал премию натурой – велосипед. В то время число велосипедов в поселке было чуть более десятка. Победителем конкурса стал конструктор Е. М. Львов, он изготовил 42 чертежа.

1935 год стал годом возникновения стахановского движения. На заводе этот почин нашел горячий отклик среди рабочих. Среди последователей Стаханова можно назвать В. С. Кудаква, Г. И. Лопатникова, М. Позднякова, С. А. Ершова, М. Н. Шишкова.

Первый год выпуска фар для «М-1» был годом неудач по качеству покрытий. Надо было улучшать технологию, оснащать цех современными приборами и оборудованием. В середине 1936 года было созвано совещание с приглашением

ряда экспертов и проектантов, которыми было принято решение о переработке проекта оснащения цеха и о выделении заводу низковольтных генераторов и приборов контроля. Работа по реорганизации цеха была поручена инженеру В. П. Рязанову. В 1938 году он стал его начальником. Ввод нового оборудования позволил вывести цех в передовые к 1939 году. В нем выросли такие замечательные рабочие-хромировщики, как А. Хромова, А. Лялина, А. Степина; полировщики – Кириллов, Бажин, Яковлев; автоматчицы – Приданова, Макеева; мастера – С. М. Назаров, А. В. Хромов, Г. И. Лопатников и др.

Весной 1936 года коллектив завода освоил производство мотоциклетных фар и задних фонарей по образцам английской фирмы «Лукас». Впервые чертежи на изделия были подготовлены силами заводских специалистов. Первая партия фар вышла к 1 Мая 1936 года и была отправлена Ленинградскому заводу «Красный Октябрь», впоследствии производство мотоциклов перевели в Ижевск.

В 30-х годах даже руководители не всегда имели должное образование, некоторые из них в свое время закончили всего 4 класса церковно-приходской школы. Поэтому на заводе в 1938 году были открыты курсы технических, экономических и политических знаний – «Курсы мастеров социалистического труда» с 2-х годичным обучением и с частичным отрывом от производства. Директором курсов являлся П. Д. Белянчев, а заведующим учебной частью – Лев Евгеньевич Супонев. В качестве преподавателей были привлечены наиболее опытные инженеры и техники: С. Е. Воронава, Г. К. Суслов, А. М. Поздняков и др. Первый выпуск курсов состоялся летом 1940 года. В числе выпускников были К. Н. Круглова, А. С. Мошкова, Е. Ф. Лихачева, А. С. Новикова, Н. А. Герасимов, И. А. Мосин, К. В. Тимофеева и другие заводчане. Курсы сыграли большую роль в создании собственных заводских кадров.

В 1938 году к годовщине празднования ВОСР труд передовиков производства был впервые отмечен аттестатами «Отличников социалистического труда», которые торжественно вручили И. А. Мешкову, С. М. Назарову, Ф. Я. Новикову и К. Б. Шершакову. В следующем году к 15-летию советского автомобилестроения начальника прессового цеха И. Г. Полозова премировали мотоциклом «Красный Октябрь», а еще несколько человек были награждены денежными премиями.

О репрессиях заводчан

В памяти заводчан черным пятном остался 1937 год, когда из руководящего состава завода были арестованы, а впоследствии репрессированы директор завода М. Л. Альшер, его заместитель по капитальному строительству А. М. Михайлов, главный инженер В. Д. Рабышев, главный механик Чарный, инженер А. В. Бессонов и бывший зам. директора В. Ф. Чистов. Альшер и Чистов так и канули в неизвестности, остальные сотрудники вернулись в поселок через 10-11 месяцев, но на завод вновь пришел только А. В. Бессонов. В числе лиц, необоснованно репрессированных, был и один из видных комсомольских работников Василий Николаевич Герасимов, сплотивший вокруг себя весь комсомольский актив и значительно ожививший в свое время работу комсомольской организации. В 1938 году он был арестован, и о его судьбе не было ничего известно до 1955 года. Только тогда он был реабилитирован – посмертно. Как стало известно позже, арестованы они были по доносу юриста завода. Тогда временно исполняющим обязанности директора завода

был назначен секретарь партбюро, бывший начальник планового отдела – В. И. Потапов, а на должность главного инженера – И. Т. Козлов. Комсомольским секретарем избрали Сергея Думина, который за короткий срок стал пользоваться у заводской молодежи большим авторитетом за прямой и открытый характер, за свою активность и жизнелюбие. Вскоре Сергей погиб при автомобильной аварии. В последний путь его провожали все заводчане.

В начале 1938 года на завод прибыл новый директор – Лазарь Евгеньевич Хайкин, а Потапов занял должность его заместителя. Но проработал Хайкин недолго, и в конце июля также был репрессирован по доносу, а через два месяца после ареста он скончался.

И вновь на должность директора назначили Василия Иосифовича Потапова, который проработал в этой должности до сентября 1945 года.

Многотиражка

В январе 1937 года начала выпускаться заводская многотиражная газета «Советская фара». Первое время тираж ее был небольшим – 400 экземпляров при числе работающих на заводе 1250 человек. Из газеты коллектив узнавал обо всех заводских новостях, о задачах на будущее каждую неделю. Одним из первых ее редакторов был Илья Матвеевич Козлов. Позднее эту должность занимали Николай Петрович Разживин, Антонина Степановна Капралова, Андрей Семенович, Сергей Алексеевич Матвеев. На страницах заводской многотиражки выступали лучшие рабочие, специалисты, руководители цехов и отделов. К 70-м годам 20-го века тираж «Советской фары» вырос до 1000 экземпляров.

Жизнь заводского поселка

В предвоенные годы быстро рос поселок завода. К 1940-му году было построено около 40 жилых домов, в основном, двухэтажных. Увеличилась численность жителей. В это время она достигла приблизительно 3000 человек. Назрела необходимость улучшения медицинской сферы и сети муниципального обслуживания. В 1938 году был заложен фундамент поликлиники, детских яслей на 125 мест. Закончилось строительство хлебопекарни. Эти учреждения были введены в строй в 1940 году. В октябре этого же года в родильном отделении появился первый маленький новосел.

В 1936 году в клубе завода состоялся первый пуск звуковой киноустановки. Там киномехаником работал только что окончивший специальные курсы Сергей Ефремов, позже он стал руководителем одной из технологических служб завода.

Большой любовью молодежи пользовался лыжный спорт, ежегодно организовывались соревнования лыжников на различные дистанции. Лучшие результаты показывали П. Г. Янцев, С. П. Пальчиков, З. В. Тупицына (Рязанова), З. М. Верешова и В. М. Гуськова. Большая группа лыжников в 1936–37 году совершила лыжный переход Киржач–Кострома, а в 1936 году, в Дни подготовки новой Конституции, был организован пробег по окрестным колхозам с попутным разъяснением основных положений новой Конституции.

Зимой 1937–38 годов на льду реки появились первые хоккеисты с мячом под руководством неугомимого С. П. Комарова.

Одним из первых председателей первичной организации спортивного общества «Торпедо» была Зинаида Тупицына (Рязанова), сама отличная спортсменка, выступавшая в лыжных соревнованиях, в беге на средние дистанции и в гимнастических упражнениях. Особой популярностью пользовалась футбольная команда завода, успешно выступавшая на районных и областных соревнованиях. Спортивную честь заводчан тогда защищали Н. Ф. Александров, С. О. Низовцев, Н. В. Графов, С. П. Комаров, А. Н. Березин, А. Г. Кученков, К. Г. Власов, В. Розов, С. С. Котранов, В. Лопатников, С. М. Ефимов. Успешно выступали и заводские волейбольные команды: С. А. Волков, Л. Е. Супонев, В. В. Риквейль, В. В. Никонов, Н. Ц. Жарков, С. М. Ефимов. Одним из лучших судей был Г. К. Суслов, а постоянным спортивным представителем – секретарь партбюро Ф. А. Деревщиков.

Развитие производства в предвоенные годы также шло быстрыми темпами. В 1939 году в лако-красочном производстве сдали в эксплуатацию первый конвейерно-сушильный агрегат, второй – вступил в строй в 1940-м году. В 1937–38 годах в прессовом цехе окончательно была решена проблема вытяжки глубоких корпусов фар без промежуточного обжига. Занимались этим вопросом – Г. К. Суслов, Н. И. Елисеев, А. Н. Попков и др.

В 1939–40 годах особенно много осваивалось новых изделий: фара для Челябинского тяжелого трактора, троллейбусный плафон, фара и задний фонарь для первого малолитражного автомобиля «КИМ-10», мотоциклетная фара с посадочной площадью для спидометра, задний фонарь для легкового автомобиля с корпусом типа «фаэтон», патроны освещения шкал приборов и несколько бытовых изделий, выпуск которых был начат в открытом в 1937 году цехе ширпотреба (начальник В. И. Дулин). Из отходов производства в цеху ширпотреба выпускали кроватную арматуру, комодные раковины, оконные шпингалеты и цепочки для унитазов. Это был замкнутый в себе производственный участок с полным циклом. В последний предвоенный год цех дал продукцию на сумму около 1 млн. рублей в год. В этом небольшом коллективе численностью 100 человек выросли свои квалифицированные кадры.

В 1939 году закончилась перебазировка инструментального цеха на площадях старого корпуса. В 1939–40 годах осуществилась реорганизация технической службы завода. Сначала было выделено бюро по конструированию изделий производства, руководил которым Я. М. Климов. В следующем году были организованы два отдела: отдел главного конструктора и отдел главного технолога, начальником второго отдела стал Л. Е. Супонев.

Рационализаторы и изобретатели

В конце 30-х годов на заводе появилось много способных рационализаторов, внесших значимый вклад в развитие производства. Слесарь инструментального цеха – К. Б. Шершаков представил оригинальное приспособление для сверления клемм (клемм выпускалось в то время по 5 млн. в год), в результате чего производительность повысилась в 2 раза. Работники отделочного цеха – С. Н. Куприянов, С. М. Назарова и М. В. Муров внедрили применение местного материала – трепела для добавки к абразивам при наклейке шлифовальных кругов – и дали заводу экономию в 100 тысяч рублей. В прессовом цехе в порядке переноса опыта московских заводов внедрили фильтры из твердого сплава «победит», и стойкость штампов возросла в десятки раз. Инженер-химик А. В. Андреев разработал оригинальную

конструкцию диафрагм для никелирования рефлекторов, которое позволяло получать более равномерную поверхность.

Одной из самых тяжелых операций на заводе была приклейка кронштейнов к корпусу фар, которая делалась вручную. В начале 1941 года на предприятие приехал молодой инженер К. Б. Розин. Он за несколько лет своей работы дал несколько хороших конструкций штампов и других оригинальных приспособлений. Но, бесспорно, лучшей памятью о нем является изобретение штампа для клепки, пригодного для установки на эксцентриковый пресс. Это удачное решение использовалось несколько десятилетий на заводе «Красный Октябрь» и других предприятиях отечественной промышленности.

В начале 1941 года завод получил от Наркома особое задание – в кратчайший срок подготовить производство мотоциклетных фар для тяжелых мотоциклов с коляской, крайне необходимых Красной Армии, по образцу немецкой фары фирмы «Бош», со строгим предписанием не отступать от образца. Главный конструктор П. К. Попов и ведущий конструктор Г. В. Карасев приступили к экспедированию фары, и уже через несколько дней были сделаны первые чертежи штампов инструментальному цеху. Фара «М-72» по конструкции была значительно сложнее своих предшественников. В ней монтировались центральный переключатель дальнего и ближнего света, использовалось много пластмассовых деталей, а рефлектор в качестве окончательного покрытия должен был быть посеребренным.

Во втором квартале подготовка была закончена и выпущена установочная партия фар. В этой сложной ситуации инструментальный цех показал свою готовность к зрелой и ответственной работе.

В предвоенные годы очень вырос поселок. В центре построили спортивный стадион. В 1940 году открылся новый просторный магазин, баня, прокладывался водопровод и канализация, построили новое пожарное депо. С 1936 года начал застраиваться и индивидуальный жилой поселок за амбулаторией и за Слободкой.

Автор: А. ГОТКО (по воспоминаниям Л. Е. Супонева).