



ШВЕДСКОЕ НАСЛЕДСТВО

Текст: **Андрей Лагузов**

Мы переехали на Юбилейную площадь, когда мне было два года. Наш новый дом назывался «стоквартирным», и, действительно, квартир у нас было ровно сто! Внизу на первом этаже располагался гастроном № 17. Вход в него был с центрального фасада, выходящего на Юбилейную площадь. Не знаю, почему, но ходили мы в наш магазин довольно редко. Продукты чаще покупали в других местах. Когда я подрос, стал сам ходить за хлебом и молоком. Булочная находилась на противоположном конце квартала возле площади Карла Маркса в доме на Ленина, 29. Молочный магазин был гораздо дальше. Чтобы попасть туда, нужно было перейти улицу Некрасова и дворами выйти на Кучерской переулок. Когда я был маленьким, дворы на Некрасова уже представляли собой регулярные кварталы «хрущёвской» застройки. Никаких, так любимых мной, старинных деревянных домов в то

время уже не было. Но вот сам молочный на углу Кучерского и улицы Володарского находился в старом двухэтажном строении. Вообще всё это место вызывало у меня восторг. Во-первых, на подходе к молочному «хрущёвские» дома уступали место более ранней застройке начала 1950-х годов. Первые этажи старых зданий были декорированы рустами, что придавало им сказочный вид. Во-вторых, здесь проходила трамвайная линия, и как раз у входа в молочный магазин, она поворачивала с Володарского на Кучерской. Можно было недолго подождать и полюбоваться, как поворачивает трамвайная сцепка из двух вагонов. Но самым необычным для меня были окна домов, что находились по обе стороны от молочного. Слева стоял деревянный двухэтажный дом, напоминавший вагон, а справа, через рельсы, находилось огромное кирпичное строение, занимавшее собой, как мне казалось тогда, весь квартал!

Расстекловка окон этих зданий была очень мелкой. Каждое окно было разбито на большое количество маленьких фрагментов – «форточек», что придавало домам вид некой декорации из мультфильма о Карлсоне. Что было в деревянном строении, я не знал. Видимо, тогда там были обычные квартиры. А вот в каменном гиганте жило несколько бабушкиных знакомых. Они называли этот дом «шведским», и говорили, что его, видимо, построили шведы, но почему и зачем, никто ответить не мог... Но однажды моя сестра пригласила меня на удивительную экскурсию. Их класс отправлялся на один из крупнейших ярославских промышленных предприятий – Ярославский Электромашиностроительный завод. Папа одного из одноклассников сестры был директором этого завода и организовал экскурсию для школьников. Там я узнал о наследии, оставленном шведами на Ярославской земле.

Русский рынок во все времена манил иностранных промышленников. Интерес к России сохранялся даже в советское время. Например, американский магнат Генри Форд заключил договор с СССР на постройку автозавода в Нижнем Новгороде, а немецкий концерн Даймлер-Бенц в конце 1920-х поставлял на Ярославский автозавод двигатели и комплекты для сборки автомобилей. Среди прочих западных фирм, проявивших интерес к восточному соседу, была и Шведская компания ASEA¹. Предприятие было основано в 1883 году и занималось производством электротехнической продукции. Фирма специализировалась на системах электроосвещения, а также выпускала электро-двигатели и генераторы. В начале XX века ASEA стала одним из ведущих европейских предприятий по производству и монтажу систем электроснабжения промышленных и гражданских сооружений. Фирма участвовала в проектах по созданию систем городского электротранспорта и электрификации железных дорог. Компания открыла свои торговые представительства в Лондоне и Санкт-Петербурге. С началом Первой мировой войны ASEA заместила на европейских рынках продукцию немецких предприятий, получив дополнительный потенциал для развития. В этот период фирма поглощает большое количество своих бывших конкурентов, а также наращивает экспортные поставки. Компания находится в очень устойчивом финансовом положении. Штаб-квартира ASEA, построенная в шведском городе Вестерос в 1916-1919 годах, долгое время оставалась самым большим частным офисным зданием в Швеции! Руководство предприятия уделяет пристальное внимание России. В 1914 году ASEA создает Русское Электрическое Акционерное Общество. Если верить рекламному проспекту фирмы, правление Общества располагалось в Петрограде, инженерные бюро в Екатеринбурге и Нижнем Новгороде, а торговые представительства находились в Москве, Ростове-на-Дону и Екатеринославе². Но ASEA не остановилась на достигнутом.

В январе 1917 года на Романовском шоссе³, северной окраине Ярославля, напротив автозавода В.А. Лебедева начинается строи-



тельство новой шведской фабрики. Подряд получил торговый дом «Г.О. Гессер и Ко» - российский представитель шведской фирмы «Три короны». Первым было заложено здание модельной мастерской⁴. Далее строители начали освоение площадки главного корпуса. Но спустя десять месяцев, когда первые девять пролётов основного здания были почти завершены, все работы остановились⁵. В Петрограде большевики свергли временное правительство - произошла Октябрьская революция. Положение усугубилось Декретом большевиков о национализации крупной промышленности в России. В пользу государства отошли почти все большие заводы и фабрики. В Ярославской губернии этот декрет коснулся 67 предприятий, в том числе автозавода В.А. Лебеде-

ва, бывшего авиазавода С.С. Щетинина, автозавода «Русский Рено». Но на строящуюся шведскую фабрику ASEA действие декрета не распространялось. Нашей стране были крайне необходимы электрические машины. По ходатайству Ярославского губсовнархоза в адрес ВСНХ сооружение завода в Ярославле было признано «желательным и необходимым в интересах не только местных, но и общегосударственных...»⁵. Строительство завода было возобновлено, и уже в 1918 году рядом с модельной мастерской был заложен волоочильный цех. Несмотря на поддержку новой власти, строительство шло очень медленно. Транспортный коллапс, вызванный гражданской войной, и торговое эмбарго Советской России не позволяли вести строительство полноценно. Работы снова были остановлены.





В конце 1921 года было принято постановление «О плане электрификации России» – сокращенно ГОЭЛРО. Помимо своей прямой функции он стал первым планом экономического развития России. Наряду с созданием профильных электроэнергетических предприятий, проект предусматривал формирование инфраструктуры, обеспечивающей строительство и дальнейшее функционирование энергетического комплекса России. Так, например, в рамках плана ГОЭЛРО был заложен Сталинградский тракторный завод, и начата разработка Кузнецкого угольного бассейна. Государство уделяло самое пристальное внимание перспективному плану. Для финансирования проекта в 1922 году было создано акционерное общество «Электрокредит», преобразованное позднее в Акционерный банк по электрификации.

Для решения задач технического характера были созданы другие акционерные общества. Наиболее крупными были «Электросельстрой», осуществлявшее электрификацию сельского хозяйства; «Электроэксплуатация», располагавшееся в Москве; «Электропомощь», ведущее деятельность в Ленинграде и северо-западной части России и «Электрика», основанное в Харькове. В 1924 году было создано государственное акционерное общество «Тепло и сила».

Подобная структура подразумевала участие концессий в реализации плана ГОЭЛРО. Здесь правительство Советской России достигало нескольких целей. Во-первых, использование технологий и опыта иностранных компаний, а во-вторых, прорыв экономической блокады западных стран силами заинтересованных в работе частных

компаний. Концессия с ASEA была одной из первых. 19 июня 1924 года Главный концессионный комитет при СНК зарегистрировал «Всеобщее Шведское электрическое общество». В первую очередь, ASEA развернула торговую деятельность на территории России. Со своих заводов в Швеции она начала поставку оборудования для строящихся Волховской ГЭС, Каширской ГРЭС и Кондопожского ЦБК. Завод в Ярославле был передан в аренду «Электросельстрою», который наладил здесь в августе 1925 года производство электродвигателей из шведских компонентов. Но организовать полноценное производство, и тем более достроить завод у «Электросельстрою» не получилось. Двигатели не оправдывали затрат на их производство. Вместе с выпуском постоянно сокращался и штат работников завода. Так, к концу 1926 года из ста человек осталось менее половины, а к марту 1927 года численность сотрудников сократилась до 23 человек⁵.

Руководство фирмы ASEA приняло решение достроить завод собственными силами и самостоятельно наладить производство электродвигателей. Оно обратилось в Главный концессионный комитет при СНК с предложением заключить концессионное соглашение. 25 мая 1927 года между Правительством СССР в лице ВСНХ, представляемого Заместителем Председателя ВСНХ СССР т. Серебровским А.П., и ASEA в лице Директора Общества Артура Линдена был заключён договор. Он предоставлял ASEA право на сооружение, оборудование и эксплуатацию электромеханического завода в городе Ярославле. Соглашение предусматривало изготовление заводом электрических переменного тока машин мощностью от ¼ л.с. при 1500 об/мин до 300 л.с. при 375 об/мин или, соответственно, до 700 л.с. при 750 об/мин, а также производства принадлежностей, необходимых для комплектации производимых машин. Договор был подписан на 35 лет, то есть до 1962 года⁶. Сразу после подписания контракта ASEA начала производство электродвигателей из шведских полуфабрикатов на существующих



площадях, и уже к концу 1927 года численность работников завода превысила сто человек⁵.

Параллельно выпуску продукции шло строительство завода. К девяти пролётам главного корпуса, строительство которого было начато ещё в 1917 году, добавили ещё три. К середине лета 1928 года начали возводить силовую станцию и бензохранилище. Строительство продолжилось и в 1929 году. К октябрю работы были завершены на 90-95%⁵. 1 января 1930 года Правительственная комиссия в составе представителей Главконцескома, ВСНХ СССР, ВЭО⁷ и других заинтересованных сторон, а также директора завода Акционерного Общества Шведской Электроконцессии в СССР «АСЕА» Эдвина Петровича Линдгрена «...обследовала завод «АСЕА» в Ярославле в целях выявления мощности его...»⁷. Комиссия установила, что на начало 1930 года полностью завершены строительством здания конторы, силовой станции, насосной станции, склада опасных материалов и литейной. Но отмечено, что в литейной и на складе не полностью завершён монтаж некоторого оборудования. На 80% завершено строительством здание обрубочной. Главные мастерские строительством закончены полностью, но некоторые системы и оборудование установлены не в полном объёме. Пожарный гараж не закончен строительством на 50%. Клуб-столовая не закончен на 60%. На территории завода проложена канализация и временная система освещения. Вывод комиссии звучал так: «Строительство завода и подсобных сооружений в основном готово на столько, что отмеченные недостатки не могут, ввиду их незначительности, мешать пуску завода и препятствовать производственным процессам». Пробный пуск завода комиссия рекомендовала провести 1 февраля 1930 года, а полный запуск производства был намечен на 1 апреля 1930 года⁸. Но строителям потребовалось менее двух месяцев, чтобы устранить недостатки. Уже 21 февраля 1930 года был подписан акт приёмки предприятия в эксплуатацию. Производство очень быстро набрало темп, и к 1 апреля 1931 года на заводе работало уже 1000 человек⁵.



Каждое крупное предприятие по традиции, идущей ещё с дореволюционных времён, строило для своих сотрудников жильё. Например, Большая Ярославская мануфактура и Норская мануфактура строили целые посёлки с домами и инфраструктурой для рабочих и служащих. В советское время подобная практика не просто сохранилась, она приобрела колоссальные масштабы. Ярославский Автомобильный завод⁹ начал со строительства двух деревянных домов в 1916 году. В середине 1920-х построил два многоэтажных кирпичных дома для сотрудников на Тутаевском шоссе¹⁰, в 1940-50-х построил целый посёлок, названный позднее «Пятёрка», а начиная с 1960-х, стал флагманом в строительстве самого большого района в городе, получившего название «Брагино». Ярославский Резиноасбестовый комбинат – крупнейший

в Европе производитель шин своего времени – построил в 1930-х целый соцгород на проспекте Шмидта¹¹, а первый в мире завод синтетического каучука СК-1 украсил улицу Гражданскую¹² прекрасным монументальным зданием, получившим название «Подкова». Не стал исключением и электромеханический завод АСЕА. Шведы построили четыре жилых здания прямо на заводе. Три дома на двенадцать квартир каждый и один двухквартирный дом, построенный из экспериментальных бетонных камней «Пульстен». Два каменных жилых дома на четыре и восемь квартир были построены¹³ на улице Школьной¹⁴. Один деревянный дом на шесть квартир и шесть отдельных комнат был возведён¹⁵ на улице Некрасовской. Другой деревянный дом с четырьмя квартирами, шестью отдельными комнатами





и общей столовой¹⁶ был построен на улице Володарского. Самое большое жилое здание завода АСЕА, тот самый «шведский дом», был построен на улице Володарского и рассчитан на 49 квартир. Общая полезная площадь всех жилых домов составляла 5,5-5,6 тыс. м². Жилая площадь составляла 4,5 тыс. м²¹⁸.

Начало тридцатых годов в нашей стране – это время невиданного экономического роста. Индустриализация дала исключительные результаты, и промышленность СССР стала развиваться галопирующими темпами. По всей стране строились десятки промышленных гигантов, сотни заводов и фабрик. В духе времени менялась и структура управления промышленностью. Тресты постепенно были заменены на промышленные объединения, директивное руководство которых осуществляли профильные Народные комиссариаты¹⁹. В новых условиях управления промышленным производством место концессиям не осталось. Из ста с лишним организаций, действовавших в нашей стране с 1920-х годов, к 1937 году не осталось ни одной. Шведской компании АСЕА также было предложено досрочно завершить действие договора. 08 мая 1932 года состоялась передача бывшего концессионного предприятия АСЕА в ведение Всесоюзного Электротехнического объединения²⁰.

Шведы оставили ярославцам современное отлаженное предприятие, что дало возможность быстро наращивать темпы производства и осваивать новые виды продукции. Наличие современного литейного производства позволило в 1933 году, наряду с выпуском

основной номенклатуры, развернуть на заводе выпуск крайне востребованных в то время деталей – поршней для тракторов ХТЗ и Катерииллер. В ноябре 1933 года Ярославскому государственному Электромашиностроительному заводу было поручено ответственное и сложное задание – собрать генераторы переменного и постоянного тока для самолёта Максим Горький, одного из самых больших машин своего времени. К маю 1935 года завод самостоятельно разработал и выпустил партию электромоторов для компрессоров поездов строящегося Московского метрополитена. В 1930-е годы ЯЭМЗ значительно нарастил объемы производства и расширил ассортимент выпускаемой продукции, в том числе мощных динамо-машин и электродвигателей. В годы Великой Отечественной войны завод освоил производство стартеров для танков. Как и другие предприятия, ЯЭМЗ выпускал продукцию военного назначения – артиллерийские снаряды и сопла для миномётов. За вклад в оборону страны завод был награждён орденом Отечественной войны I степени. В послевоенные годы ЯЭМЗ вернулся к выпуску основной продукции. Помимо прочего завод изготавливал низковольтные многоамперные генераторы и зарядные устройства, и был единственным производителем в стране подобного рода агрегатов. Также в советское время ЯЭМЗ являлся «монополистом» по производству асинхронных двигателей, которые успешно экспортировались даже в капиталистические страны. Предприятие массово выпускало и бытовую технику. Утюги и вентиляторы с маркой ЯЭМЗ

до сих пор можно встретить во многих домах наших соотечественников. Со второй половины восьмидесятых годов XX века завод вошёл в фазу интенсивного развития. В отличие от основной массы отечественных предприятий, разбалансированных «перестройкой», а в дальнейшем переходом на «новые экономические отношения», ЯЭМЗ активно развивал производство и осваивал новые типы электрических машин. Кроме того, завод ставил очень интересные эксперименты. Например, для ярославских детей предприятие выпустило партию мини-электромобилей. В Бутусовском парке была оборудована специальная трасса со знаками и разметкой, где ребята могли почувствовать себя настоящими водителями! ЯЭМЗ экспериментировал и с большими автомобилями. На заводе были построены ходовые образцы электромобилей на базе отечественных микроавтобусов УАЗ и РАФ. Машины эксплуатировались не только в качестве внутривозовского транспорта, но также использовались для полноценных поездок по городу, демонстрируя свою эффективность и практичность. В девяностые годы завод стал акционерным обществом «Элдин», сохранив при этом и историческое название. Новые рыночные условия позволили предприятию значительно расширить ассортимент продукции и в большем объеме отправлять товары на экспорт. Качество продукции Ярославского электромашиностроительного завода ОАО «Элдин» было настолько высоко, что крупные западные фирмы продавали ярославские электродвигатели под своей маркой!



Сегодня ОАО «Элдин» выпускает важную для нашей страны продукцию – широкую гамму электрических машин как серийного, так и специального назначения для всех отраслей материального производства с диапазоном мощности от 0,25 до 1000 кВт. Предприятие занимает в своей отрасли лидирующее положение. Оно постоянно наращивает объемы производства и реализации продукции. Так, например, в 2007 году наблюдался десятикратный рост производства к уровню 1998 года! В условиях финансового кризиса в 2008-2009 годов завод был вынужден сократить объемы производства и реализации продукции по независящим от предприятия причинам. В 2010-2015 годах ситуация улучшилась, в 2015 и 2016 годах годовой оборот составил 1,8 млрд руб., а в 2017 году – 1,7 млрд руб. В 2018 году объем продаж вернулся к показателю в 1,8 млрд руб. Сохранение рынков сбыта обеспечивается за счет разра-

ботки и освоения принципиально новой высокоэффективной продукции. За разработку новой гаммы асинхронных машин непосредственным участникам-работникам предприятия была присуждена Премия Правительства РФ в области науки и техники. Среди последних разработок: двигатели специального исполнения для нефтегазового комплекса, двигатели для трамваев и буровых установок. Ранее освоено производство специальных электрических машин и систем комплектных приводов, позволяющих потребителю эффективно решать технологические проблемы электропривода и экономии материальных ресурсов. Среди них – электродвигатели и приводы для рольгангов в металлургической промышленности, кранов грузоподъемностью до 160 тонн, лифтов повышенной комфортности и вагонов метро. ОАО «Элдин» имеет хороший экспортный потенциал – высокое качество продукции под-

тверждено немецкими сертификатами DQS и GERMANISCHE LLOYD.

В докризисный период экспортные поставки составляли пятую часть в объеме выпуска, достигая в отдельные месяцы 30-40%! Сегодня потребителями экспортной продукции ОАО «Элдин» являются Украина, Беларусь, Казахстан, Азербайджан, Армения, Литва, Республика Молдова. Отдельные поставки производятся в Великобританию, Финляндию и Германию.

А что же стало с фирмой ASEA? Компания существует и поныне. В 1988 году она объединилась со швейцарской фирмой Brown, Boveri & Cie и стала именоваться ABB²¹. Компания является мировым технологическим лидером в области электрических сетей, электрооборудования, промышленной автоматизации, робототехники и электроприводов. ABB работает более чем в 100 странах мира. Общее число сотрудников, превышает 147 тысяч человек²².

Благодарность

Т.А. Ахуну -
с 1984 года

по настоящее время
генеральный директор
Ярославского электро-
машиностроительного
завода «Элдин»

Материалы предоставлены
ОАО «Элдин», ГАЯО

Фотографии

ГАЯО, ОАО «Элдин»,
Городские Новости от
22.02.2017 с.21 «Шведский
дом в Ярославле»

Примечания и ссылки

¹ ASEA – аббревиатура от Allmänna Svenska Elektriska AB – Всеобщее Шведское Электрическое Акционерное общество)

² Весь Петроград на 1917 год, адресная и справочная книга г. Петрограда

³ Позднее – Тутавское шоссе, ныне - пр. Октября

⁴ Время больших перемен, Беляков, Я- В-Волжское книжное изд-во, 1981 стр.9

⁵ Там же стр.11, 19 и 22-24

⁶ ГАЯО, Ф. 25с/372, оп. 2/5, д. 8, лл. 3-4

⁷ ВЭО – Всесоюзное электротехническое объединение, организованное объединением электротехнических трестов

⁸ ГАЯО, Ф. 25с/372, оп. 2/5, д. 8, лл. 89-95

⁹ В 1958 году переименован в Ярославский Моторный завод

¹⁰ Тутавское шоссе д.1 и д.3 – ныне пр. Октября д.55 и д.57

¹¹ В 1957 году переименован в пр. Ленина

¹² В 1967 году переименована в пр. Октября

¹³ Восми квартирный дом, имеет современный адрес ул. Суркова, д.3. Четырёх квартирный дом имел адрес Суркова, д.3А (на сегодняшний день снесён)

¹⁴ В 1983 году переименована в ул. Суркова

¹⁵ Точное местоположение дома установить не удалось. Предположительно дом мог быть по-

строен на принадлежащем заводу участке на ул. Некрасова по нечётной стороне между улицами Победы и Володарского.

¹⁶ Дом имеет современный адрес ул. Володарского, д.52

¹⁷ Дом имеет современный адрес ул. Володарского, д.50

¹⁸ ГАЯО, Ф. 25с/372, оп. 2/5, д. 8, л. 90

¹⁹ В 1932 году ВСНХ был преобразован в три Народных комиссариата - тяжёлой, лёгкой и лесной промышленности. В 1946 вместе с другими наркоматами были преобразованы в Министерства.

²⁰ ГАЯО, Ф. 2296, оп. 1, д. 1, л. 440

²¹ ABB – аббревиатура от ASEA Brown Boveri Ltd.

²² Информация сайта компании ABB