

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

=====

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 30/У1-1949 г. № 2839 и приказом Министра Автомобильной и тракторной промышленности СССР от 16/УП-49г. № 406 Ижевский завод мотоциклетных цепей перебазирован в гор. Даугавпилс, Латв. ССР под наименованием Государственный Союзный Даугавпилсский завод мотоциклетных и велосипедных цепей и начал свою деятельность с 29 августа 1949 года, имея следующие структуру:

- а/ технический отдел
- б/ планово-производственный отдел
- в/ отдел технического контроля
- г/ АХО
- д/ бухгалтерия
- е/ отдел снабжения и сбыта

Завод мотовелоцепей находился в ведении Главмотовелопрома министерства автотракторной промышленности, СССР.

Предметом деятельности завода является изготовление мотоциклетных и велосипедных цепей.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 28/Ш-1953 г. № 1931-399 и приказом Министра машиностроения СССР от 10/1М-1953 № 82.

Государственный Союзный завод мотоциклетных и велосипедных цепей находился в ведении 1-го Главного Управления министерства машиностроения СССР.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 24/УШ-1953 г. № 2249-919с и приказом Министра машиностроения СССР от 27/УШ-1953 г. № 194 Государственный Союзный Даугавпилсский завод мотовелоцепей находился в ведении Главмотовелопрома Министерства машиностроения.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 4 мая 1954 года № 823 и приказом министра автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР от 7 мая 1954 г. № 4 Государственный Союзный Даугавпилсский завод мотоциклетных и велосипедных цепей находился в ведении Главмотовелопрома министерства автомобильного

тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР.

В соответствии с постановлением Совета министров СССР от 1 августа 1955 г. № 1366 и приказом Министра автомобильной промышленности СССР от 3 августа 1955 № 5 Государственным Союзным Даугавпилсский завод мотоциклетных и велосипедных цепей находится в ведении Главмотовелопрома министерства автомобильной промышленности СССР.

На основании постановления Совета министров СССР от 22/У-57⁵⁵⁶ г., постановления Совета Министров Латвийской ССР от 5/У1-57 № 296 и приказа начальника Управления радио-электротехнической и металлообрабатывающей промышленности Совнархоза Латвийской ССР завод перешел в ведение Управления Радио-электротехнической и металлообрабатывающей промышленности Совнархоза Латв. ССР.

В 1960 году изменена структура завода т.е. ликвидирован административно-хозяйственный отдел /АХО/ и вместо 2-х цехов основного производства оставлен один цех основного производства.

Отбор документальных материалов, не подлежащих дальнейшему хранению завода, производится шестой раз. Экспертная комиссия, руководствуясь "перечнем типовых документальных материалов, об"явленным указанием Управлением Госархивами НК ВД СССР № 586 от 1942 г. просмотрела 390 единиц хранения и отобрала, как не подлежащие дальнейшему хранению 126 ед. хранения за 1949-1959 г.

мен
делам

На хранение оставлено 264 ед. хранения за 1949-1959 г. Характеризующие деятельность завода годовые отчеты, утвержденные сметы и штатные расписания, балансы, ведомости начисления зарплаты рабочим и служащим, приказы и другие руководящие материалы вышестоящих организаций, приказы по заводу, а также и материалы временного хранения, сроки хранения которых еще не истекли /бухгалтерские документы, отчеты, первичная и вспомогательная документация и др./.

И.О. ДИРЕКТОРА ДАУГАВПИЛССКОГО
ЗАВОДА МОТОВЕЛОЦЕПЕЙ:

Нейман НЕЙМАН/

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЭК ЗАВОДА
МОТОВЕЛОЦЕПЕЙ: -

Холостов
/ХОЛОСТОВ/

21

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА
Даугавпилсского завода Мотовелоцепей
/продолжение 2-ое/

С января месяца 1965 года по настоящее время (1972г.) Даугавпилсский завод Мотовелоцепей находится в ведении Главного управления по производству мотоциклов и велосипедов Министерства автомобильной промышленности Союза СССР.

Функции завода не изменены. Завод изготавливает по прежнему в основном цепи для мотоциклов, велосипедов, комбайнов и изделия широкого потребления.

Некоторые изменения за 1970-1971 годы произошли в структуре заводоуправления:

1. Планово-производственный отдел ликвидирован и вместо него образовано два отдела
 - а) планово-экономический отдел
 - б) производственно-диспетчерский отдел
2. Технический отдел назван - отдел главного технолога и т.д.

В настоящее время заводоуправление имеет следующую структуру:

1. Секретарь
2. Бухгалтерия
3. Планово-экономический отдел
4. Производственно-диспетчерский отдел
5. Отдел главного технолога
6. Отдел труда и зарплаты
7. Отдел кадров и технического обучения
8. Центральная заводская лаборатория
9. Отдел материально-технического снабжения и сбыта
10. Лаборатория КИП и автоматики
11. Энерго-механический отдел
12. Отдел технического контроля
13. Отдел техники безопасности
14. Б Р И З
15. Отдел капитального строительства

По производству завод имеет следующие цехи:

1. Штампово-механический цех,
 2. Автоматно-сборочный цех
 3. Термический цех
 4. Цех-автомобильные цепи
 5. Инструментальный цех
 6. Ремонтно-механический цех
 7. Энергетический цех
 8. Транспортный цех
- 9.

При заводе имеется собственное общежитие для рабочих и модернизированный детский сад для детей рабочих и служащих завода.

Архивные документальные материалы постоянного хранения по производству за 1949-1963 годы сданы на хранение в Даугавпилсский филиал ЦГАОР, а за 1964-1967 годы научно-технически обработаны хозгруппой филиала в количестве 154 единиц хранения и хранятся в архиве завода.

В 1972 году (апрель-июнь) хозгруппа Даугавпилсского филиала ЦГАОР произвела вторично научно-техническую обработку архивных документальных материалов завода за 1968-1970 годы. В процессе работы (инвентаризации архивных документальных материалов завода по личному составу) обнаружено: раздел описи № 8 за 1950-1956 годы, начиная с п/п № 18 внесено 782 личных дела, уволенных рабочих и служащих, которые заводом переплетены и из 782 личных дел образовано 29 книг. Дела сброшюрованы по годам увольнения, а внутри книги в алфавитном порядке. В каждой книге составлена внутренняя опись (проверена каждая книга). Все порядковые номера единиц хранения и итоговые записи описи № 8 исправлены.

Всего в настоящее время в архиве завода имеется по личному составу документов за 1950-1970 годы в количестве 476 единиц хранения (без исправления значилось бы 1620).

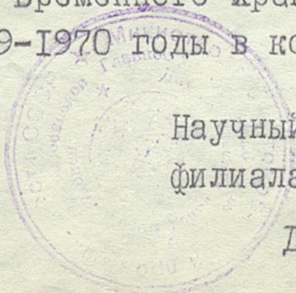
По производству в архиве завода постоянного хранения значится за 1964-1970 г. 121 единиц хранения.

Временного хранения в архиве завода имеются документы за 1969-1970 годы в количестве 765 единиц хранения.

Научный сотрудник хозгруппы Даугавпилсского филиала ЦГАОР

Директор завода:

Касперович /
И. Осипов /



6/5/72

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Даугавпилсского завода М о т о в е л о ц е п е й

В царской России не было развитой велосипедной и мотоциклетной промышленности, естественно, и не было производства вело и мотоциклов.

Небольшие полукустарные производства, - как, например, "Лейтнер" в Риге, или "Дукс" в Москве - занимались преимущественно сборкой велосипедов из импортных деталей; сами эти производства частично делали только рамы и вилки, но тонкостенные трубы для этих частей велосипедов также получали из-за границы.

В результате империалистической войны 1914-1918г.г. Рижское производство велосипедов фирмы "Лейтнер" было эвакуировано в гор. Харьков.

После окончания гражданской войны, бывшие рабочие фирмы "Лейтнер" наладили в Харькове производство велосипедов, используя в начале запасы привезенных из Риги деталей, а затем постепенно переходя на изготовление деталей собственно производства.

Интересно отметить, что ещё в 1924 году велосипедные рамы изготавливались из труб от казачьих пик, которые после войны 1914-1918г.г. остались в довольно значительных количествах на военных складах в городе Харькове.

Разросшееся производство велосипедов в 1925 году было реорганизовано в I-ый Государственный Харьковский Велосипедный завод имени Г.И.Петровского.

До I-ой пятилетки велосипедные цепи в Союзе не изготавливались, а поставлялись по импорту, преимущественно из Германии.

В 1928 году Советские хозорганы приобрели на Лейпцигской промышленной выставке линию из 11-ти специальных станков для производства велоцепей; Эта линия была передана Харьковскому велозаводу: с этого времени и было положено начало Советского цепностроения.

До 2-ой пятилетки линия производства велоцепей на Харьковском велозаводе работала на импортном прокате, так как отечественная металлургическая промышленность ещё не наладила производство проката высокой точности, необходимого для производства цепей.

Одновременно в СССР развивалось и мотоцикlostроение: в городе Таганроге был создан 1-ый Государственный мотоциклетный завод, для которого производство мотоциклетных цепей впервые освоил Тульский завод им.Батищева.

В 1929 году производство мотоциклетных цепей в Туле было также передано Харьковскому велосипедному заводу, где к этому времени уже был построен специальный цех цепей с замкнутым циклом производства, включая собственную специализированную термичку.

С началом Великой Отечественной войны 1941-1945г.г. Харьковский велозавод перестроился на производство вооружения; цепной цех завода продолжал выпускать свойственную ему продукцию - цепи, так как цепи в больших количествах требовались для механизмов боевого назначения.

В сентябре м-це 1941 г., когда враг подошел к гор.Харькову, цепной цех был эвакуирован вместе со своими основными кадрами в гор.Ижевск Удмуртской АССР, где 5 октября 1941 г. вошел в состав Ижевского мотоциклетного завода на правах цеха.

В конце ноября м-ца 1941 года оборудование было смонтировано в помещении недостроенного универмага и цех из привезенных остатков незавершенного производства приступил к изготовлению мотоциклетных и велосипедных цепей.

С 1-го января 1942 года Ижевский мотоциклетный завод был реорганизован в другой завод с переводом его в Наркомат вооружения, а цепной цех был отделен от завода и вошел в состав Главмотовелопрома Наркомата среднего машиностроения. Основанием этому было Постановление правительства от 16 октября 1941г, Постановление СНК СССР от 17 ноября 1941г.Приказ НСКМ от 28 ноября 1941 года № 31.

С выделением цепного цеха в самостоятельный завод, цех стоял и не выпускал продукции, т.к. остался без инструментальной и ремонтной базы.

Не имея фондов, в I-ом квартале на основные и вспомогательные материалы и инструментальные стали, завод организовал небольшой инструментальный цех из 10 единиц оборудования. Организовал ОГМ /ремонтную бригаду на 8 тисков/.

С большими трудностями обеспечив себя на 50% рабочей силой, с марта м-ца 1942г. приступил к выпуску продукции, работая как самостоятельный завод.

Основание: ЦГА УАССР фонд-Р 1115, ОПТ1 ед.хр.8, Л.1-2.

В это время исполняющим обязанности директора был Воронов. С 5 марта 1942 года директором завода был назначен Хасин М.А. Приказ № 129 К Народного Комиссариата среднего машиностроения СССР от 5 марта 1942 года: "Тов. Хасина Михаила Ароновича назначить директором Ижевского завода Мотоцепей Главмотовелопрома НКСМ СССР". Зам. народного комиссариата Среднего Машиностроения СССР Митькин.

Директором завода Хасин М.А. проработал до 1 сентября 1965 г., в сентябре м-це ушел на пенсию - персональную.

28 января 1942 года в гор. Челябинске был утвержден устав Государственного Ижевского завода мотоциклетных цепей и состоял в ведении Главмотовелопрома Народного комиссариата среднего машиностроения Союза ССР /Н.К.С.М./.

Предметом деятельности завода являлось изготовление мотоциклетных цепей.

Уставной фонд завода определялся в сумме 2-х миллионов рублей.

Ижевский завод работал в крайне неблагоприятных производственных условиях. Значительная часть кадровых работников ушла на фронт; на завод прибыло пополнение подростков из окружающих колхозов, которые впервые увидели станки, и этих рабочих надо было срочно обучать.

Большие трудности испытывал завод в материальном снабжении. Братскую помощь заводу метовелоцепей оказали коллективы Ижевских машиностроительного и металлургического заводов.

Правительство высоко оценило самоотверженный труд небольшого коллектива /250 человек в 1944 году/ и наградило 5 человек орденами и медалями за трудовое отличие, более 100 человек

было награждено медалями "За доблестный труд во время Великой Отечественной войны".

Среди рабочих, инженерно-технических работников первыми орденоносцами в период Отечественной войны были:

директор завода Хасин М.А., награжденный орденом "Знак почёта" и медалью "За доблестный труд во время Великой Отечественной войны 1941-1945г.г.",

револьверщица /в настоящее время мастер ОТК/ Кириллова /Новикова/ Ольга Филатовна - орденом "Знак Почёта" и медалью "За доблестный труд во время Великой Отечественной войны 1941-1945г.г.",

Кононова Лидия Исаковна - орденом "Знак почёта" и другие.

Десятки рабочих были награждены почётными грамотами Президиума Верховного Совета Удмуртской АССР.

На самых трудных участках работы, работали коммунисты и комсомольцы.

При эвакуации из гор. Харькова в Ижевск прибыли 12 человек членов КПСС и 17 членов ВЛКСМ.

В Ижевске партийная организация росла за счёт кадровых рабочих, не ушедших на фронт и прибывших коммунистов с фронта после ранения.

В члены КПСС в период войны вступил бывший начальник цеха Косяк Петр Иванович /в 1943г./.

Партийная организация завода состояла к концу окончания Великой Отечественной войны из 27 человек членов КПСС, а комсомольская - из 49 членов ВЛКСМ.

Из Харькова были эвакуированы кадровые рабочие коммунисты и беспартийные рабочие и инженерно-технические работники: Финкельберг Арон Аврамович, Новикова /Кириллова/ Ольга Филатовна, Гнитеева Екатерина Семеновна, Филимонов Михаил Ильич, Симонова Цилия Григорьевна, Давидович Григорий Авельевич.

В результате победоносной Великой Отечественной войны станковой парк завода пополнился довольно значительным количеством специального оборудования из особых /трофейных/ поставок.

В 1949 году решением правительства, а на основании этого решения Приказом № 406 Министра автомобильной и тракторной промышленности Союза ССР от 16 июля 1949 года, Ижевский завод мотоциклетных и велосипедных цепей перебазировался в город Даугавпиле Латвийской ССР /ф.8115, оп.1, д.385, л.л.31-32/.

Завод разместился по ул.Елгавской № 1 /в настоящее время ул.Дорожников, 1, в здании дорожно-шоссееного строительства на площади в 150 кв.метров/.

В октябре м-це 1949г. /28.10.49/ завод дал первую продукцию.
Основание: /ф.Р-1115, оп.1, ед.хр.5, Л.-36 Госархив УАССР/.

Номенклатура и объем выпускаемой заводом продукции из года в год росла.

До 1963 года завод выпускал только мотоциклетные и велосипедные цепи, с 1963 года начато производство сельхозцепей /комбайновые цепи/, а с 1969 года начали выпускать автомобильные цепи.

Автомобильные цепи поставляются Волжскому автомобильному и Уфимскому моторному заводам для комплектации автодвигателей "Жигули" и "Москвич-412". В 1973 году автомобильным цепям присвоен Государственный знак качества.

Динамика роста объема производства с 1942 по 1972 годы

	1942	1943	1944	1945	1946	1948	1949
Ведоцепи м.	7.4426	126472	109948	148261	202044	571961	216317
Мотоцепи м.	81709	147926	175278	170090	107667	137406	51959
том числе взроликовые						1111	22459 9011

Капвложения в строительство завода

Год	Всего	в том числе, в жилищно-строит.
1950	1080	266 тыс.руб.
1951	1317	390
1954	1058	606
1958	1659	762

ЖИЛСТРОИТЕЛЬСТВОЖИЛОЙ ДОМ

Год введения в эксплуатацию	Число домов	Число квартир	Полезная жилая площадь
1950	1	16	576
1955	1	20	986
1957	1	34	896
1958	1	40	1612

Данные о рабочем изобретательстве

Годы	Поступило предложений	Внедрено	Экономич. эффект в тыс.рублях
1951	83	38	122
1952	46	17	176
1953	41	20	122
1954	85	34	31
1955	88	48	148
1956	57	35	170
1957	82	43	437
1958	108	66	197

Уровень механизации и автоматизации производственных процессов

Современное производство велосипедных и мотоциклетных цепей характеризуется применением узкоспециализированных автоматов, работающих в основном по принципу холодной штамповки.

Даже автоматы для сборки узлов и цепей является по существу узкоспециализированными штамповальными автоматами.

Универсальное штамповочное оборудование, работающее на операциях по основному производству, силами завода автоматизировано с помощью пристройки к ним механизмов для автоматической подачи ленты, проволоки и специальных приводных бункеров для автоматической подачи в штампы штучных заготовок.

На 1 января 1959 года уровень механизированных операций по-
новному производству цепей составляет около 87%. Ручные опе-
рации сократились только в сборочном цехе:

- 1.стапелирование в ручную роликов и пластин цепей для
питания сборочных автоматов;
- 2.регулировка сборочных цепей /контрольно-ремонтная опе-
рация/;
- 3.упаковка цепей.

Передовые технологические процессы

За 1957-1958г.г. в производство были внедрены ряд прогрес-
сивных процессов:

если ранее пластины цепей на штамповочной операции "клеить
и набивать фаску" подавались штампы вручную, - каждый пресс
обслуживался отдельным рабочим.

Используя опыт чешского завода, для этой операции к прессам
были пристроены специальные бункеры с приводной подачей,
благодаря чему операция полностью механизирована, высвобождено
для других работ 8 рабочих с годовым фондом зарплаты около 60
тыс.рублей.

Ранее воронение пластин цепей производилось вручную, путем
огружения сетчатого ведерка с деталями в расплавленную смесь
елитры натриевой и калиевой. На этой тяжелой и опасной работе
было занято 6 человек. Кроме того, стоимость химикатов за год
оставляла около 70 тыс.рублей.

Силами завода была сконструирована, изготовлена и внедрена
в производство установка /ротационная электропечь/, в которой
воронение пластин производится "в сухую", без применения хими-
катов, загрузка и выгрузка садков в печь механизирована с по-
мощью тельферной установки.

Годовая экономия составила более 100 тыс.рублей за счёт
высвобождения 4 рабочих и отпадания химикатов, ранее применяв-
шихся для воронения.

Ранее цементация деталей цепей проводилась твердым древесно-
угольным карбюризатором. В конце 1957 года все ротационные
электропечи переведены на газовую цементацию, которая осущест-
вляется с помощью пиролиза /керосин, сентин/, как карбюризатора.

Замена вида карбюризатора и переход на газовую цементацию дали заводу условной годовой экономии более 130 тыс. рублей год.

Ранее замковые велооси изготовлялись вручную.

Члены конструкторско-технологической группы в составе Гриуста В.А., Ковалевского А.А. сконструировали и внедрили в производство автомат для подрезки замковых велоосей. Это мероприятие полностью механизировало процесс изготовления замковых велоосей, высвободило 2 рабочих и дало заводу более 20 тыс. рублей экономии в год.

Внедрение предложения - производство облегченных мотоциклетных цепей - дало заводу 73 тыс. рублей экономии в год.

/авторы Давидович Г.А., Млиевская К.Т./.

Предложение Эпштейна И.И. и Млиевской К.Т. "изменить допуск на металл на изготовление мотороликов и мотовтулок" дало заводу экономии 59 тыс. рублей.

Коллектив завода взял на себя обязательство на семилетку: выполнить семилетний производственный план за 6 лет и 8 месяцев.

1. в 1959-1960г.г. на существующих площадях за счёт комплексной механизации всех производственных операций термического участка;

перевода двух видов мотоциклетных цепей с ручной сборки на автоматическую;

механизация ручной операции "наборка роликов и мотоциклетных цепей";

частичной модернизации оборудования /все своими силами/ увеличить выпуск велосипедных цепей на 20% к плану 1959 года, мотоциклетных цепей на 50% к плану 1959 года;

выпустить изделий ширпотреба на 300 тыс. рублей.

2. До конца семилетки за счёт комплексной механизации и автоматизации производства велосипедных и мотоциклетных цепей, внедрения высокопроизводительного оборудования и частичного увеличения производственных площадей, увеличить выпуск на 40% против 1959 года, мотоциклетных цепей в 3 раза, довести процент механизации и автоматизации на заводе с 85% до 95%.

К 1965 году завод должен достичь уровня выпуска продукции объемом 7 млн.метров велосипедных и 2 млн.метров мотоциклетных цепей и доведет выпуск ширпотреба до 3 млн.рублей в год.

1960-1972г.г. тыс.метров

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	
Вело- цепи	4502,8	6501,2	7074,1	8321,8	8009,1	8892,1	
Мото- цепи	955,0	1051,6	1221,6	1368,2	1898,2	2210,1	
Комб. цепи				4,8	192,7	323,0	
Автом. цепи							

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Вело- цепи	9429,0	9330,1	10013,8	10189,9	10276,6	11850,7	12198,2
Мото- цепи	2645,2	2855,0	3072,8	3302,5	3507,4	3799,5	2833,2
Комб. цепи	683,0	968,0	1103,0	1393	1505	1643	2891,2
Автом. цепи				1	42,0	280	612,1

П. Реконструкция завода
и выпуск продукции в связи с реконструкцией.

Согласно постановления Совета Министров СССР № 1415 от 1.12.59 по наращиванию мощностей веломотоцепей завод в 1962 году был реконструирован на проектную мощность по велоцепям на 7 млн.метров и по мотоцепям на 2 млн.метров, что соответствовало выпуску валовой продукции на 4060 тыс.рублей при общем количестве промышленно-производственного персонала - 1012 человек.

Производственная площадь после реконструкции составила - 3342 м-2, за счёт высвободившихся старых производственных площадей было произведено расширение вспомогательного производства, а также освоен массовый выпуск новой конструкции сельскохозяйственных цепей шага 31,75 мм.

В 1963 году на баланс завода были приняты производственные площади бывшего горпромкомбината, где было организовано производство товаров культбыта и хозяйственного обихода /все-14 наименований/.

На протяжении ряда лет после 1-ой реконструкции, завод наращивает темпы производства. За счёт организационно-технических мероприятий, направленных на рост производительности труда, также за счёт дальнейшей механизации и автоматизации производства, внедрения прогрессивных технологических процессов, проектная мощность завода к 1960 году перекрыта в 2 раза.

На основании XXIII съезда КПСС по дальнейшему увеличению выпуска легковых автомобилей, мотоциклов, мопедов и велосипедов, Постановлением Совета Министров СССР от 04.02.67 № 102-предусмотрена реконструкция Даугавпилсского завода МОТОВЕЛОПЕДЕЙ.

Распоряжением Совмина СССР от 04.04.68 № 689р. завод был включен в титульный список вновь начинаемых в 1968 году строений производственного назначения.

Проектное задание на реконструкцию завода было разработано Ярославским филиалом Гипроавтопрома совместно с Латвийским территориальным институтом Латгипромом и утверждено в установленном порядке Минавтопромом 09.09.67 общей сметной стоимостью в 30,4 млн. рублей.

Назначение вновь строящегося завода - предусматривалось это обеспечение комплектующими изделиями /цепь привода валика газораспределения/ автомобиля "Жигули" Волжского автомобильного завода в гор.Тольятти, а также прирост мощностей по выпуску велосипедных цепей в 1,5 раза, мотоциклетных цепей в 2 раза и велопедалей в 12 раз.

Срок строительства предусматривался: начало 1968 год, окончание 1972 год, первая очередь - 1969 год.

В 1969 году завод выпустил первую партию 1010 метров автомобильных цепей.

Первая очередь пуска завода / реконструкции / - была в 1971 г., на новых площадях выпущено 179 т.м. автомобильных цепей.

Сметная стоимость стройки составила всего 30,4 млн.руб. , в т.ч. промстройтельство 23,66 млн. руб.

<u>По годам:</u>	<u>1968г.</u>	<u>1969г.</u>	<u>1970г.</u>	<u>1971г.</u>	<u>1972г.</u>
	0,70	6,2	7,0	7,36	2,4

В т.числе
объём стро-
ительно-
монтажных
работ

0,50	3,2	3,3	3,7	1,1
------	-----	-----	-----	-----

Общая площадь нового строительства / строительного участка / 14,3 га / площадь выделена Горисполкомом в Северо-восточной части города район Химпоселка.

Развернутая площадь всех зданий - 97564 кв. метров.

Здания строительного завода.

1. Главный корпус - 55,5 тыс. кв. м.
2. Инженерный корпус - 2,8 тыс. кв. м.
3. 4-х этажный бытовой корпус 8,4 тыс. кв.м.
4. 9-й этажный административный корпус 3,9 тыс.кв.м.

5. Столовая на 530 посадочных мест.
6. Корпус вспомогательных объектов 1,9 тыс. кв. м.
7. Прирельсовый склад МТС 1,3 тыс. кв. м.

Компрессорная, градирня, склад нефтепродуктов, компрессорная площадка, спецпомещение, железнодорожная ветка и другие объекты.

Строительство ведет Даугавпилсский общестроительный трест Строительное управление № 1.

Основные фонды после окончания строительства составят

23,2 млн. руб. / к 1969 г. были 2,8 млн. руб./.

Капиталовложений на приобретение оборудования 10,7 млн. руб. по годам:

1968 г. 0,2 млн. руб.
1969 г. 3,0 млн. руб.
1970 г. 3,3 млн. руб.
1971 г. 3,2 млн. руб.
1972 г. 1,0 млн. руб.

В 1959 году на действующем заводе эксплуатировалось 1200 физических единиц оборудования.

Для освоения проектных мощностей потребное количество оборудования 3000 физических единиц с учетом использования 85% существующего оборудования.

Из общего количества потребного и приобретения оборудования требуется:

1. Отечественного 1273 единицы, в т.ч. специального 215 единиц и нестандартизированного 578 единиц.
2. Импортного по странам СЭВ 806 едн.
3. Импортного по западным странам - 104 единицы.

В 1968 году было приобретено оборудования на сумму 290 тыс. руб., в т.ч. 14 единиц из ЧССР на сумму 94 тыс. руб. и на сумму 70 тыс. руб. изготовлено нестандартизированного.

Все полученное оборудование было сдано в монтаж, в т.ч. 80% введено в эксплуатацию.

В 1969-70 г.г. приобретено оборудование на 2,5 млн.руб. / 50 единиц из ЧССР/ и Франции французская фирма "Седис".

Проектная мощность строящихся площадей составляет 26,5 млн. рублей, но завод считает что об^{ем} выпуска продукции к 1975 г. должен достичь 30 млн. руб. при сохранении проектной численности промышленно-производственного персонала 4379 человек в силу следующих обстоятельств.

Согласно утвержденного проекта П-3 программой завода не предусмотрен выпуск сельскохозяйственных цепей и товаров культурно-бытового и хозяйственного назначения / которые в настоящее время завод выпускает/. Дирекция и партийный комитет считают целесообразно сократить выпуск с/хоз.цепей и товаров культурно-бытового и хозяйственного назначения, на высвобождаемых площадях существующей промышленной площадки. С увеличением об^{ема} этого производства от 2,1 млн. руб. до 3 млн. руб.

Сохранение проекта численности работающих при предлагаемом увеличенном об^{еме} является корректировка оптовой цены на автоцепь с 2,5 руб. на 1 метр. до 4 руб., так как цена 2,5 руб. была заложена в п. 3 ориентировочно и при изготовлении опытных образцов этой цепи выявилась необходимость в её корректировке.

Рост об^{ема} производства в 8-й пятилетке в сравнении с 1965 годом / и проект плана на предстоящую 9-ю пятилетку, а также достигнутый и намеченный рост производства за счет повышения производительности труда:

Год	Рост об ^{ема} производства	Рост числ. пром. произв. персонала	Рост произв. труда	Прирост продукции за счет повышения произв. труда
1	2	3	4	5
1966 г.	114,6	105,5	108,6	62,3
1967 г.	110,8	104,6	106,0	57,4
1968 г.	110,2	103,6	106,4	65
1969 г.	105,2	107,8	97,6	-
1970 г.	105,2	116,7	90,1	-
1971 г.	127,2	124,6	102,1	9,6
1972 г.	127,8	125,2	102,1	9,7

1	2	3	4	5
1973 г.	143,9	134,2	107,2	22,1
1974 г.	113,8	102,1	111,5	85
1975 г.	110,5	101,6	108,8	85
1970 г. в процентах к 1965 г.	155	142,4	119,0	22,9
1975 г. в процентах к 1970 г.	294,2	216,1	136,1	40,2

По сравнению с 1965 г. рост объемов выпуска валовой продукции составит 155,0% с 6587 тыс. руб. до 10200 тыс. руб. прирост валовой продукции должен составить 3713 тыс. руб., в том числе по годам пятилетки по сравнению с предыдущим годом.

1966 г. 114,6%
1967 г. 110,8%
1969 г. 105,2%
1970 г. 105,2%

Рост объемов производства по проекту плана на 9-ю пятилетку / 1971-1975г./ в сравнении с 1970 г. должен составить 294,2% с 10200 т.р. в 1970 г. до 30004 т.р. 1975 г.

Прирост валовой продукции будет составлять 19804 тыс.руб.

Рост объемов производства на пятилетку / 9-ю / /1971-75г./ будет достигнут в результате полной реконструкции завода и полным освоением производственных мощностей.

Структура завода:

До 1965 год на Даугавпилсском заводе Мотоциклов была безцеховая структура производства с организацией 4-х основных цехов - штамповочный, автоматический-оборочный, термический, металлоцех и 2-х вспомогательных цехов - инструментальный и ремонтный цеха. Завод был отнесен к У группе машиностроительной промышленности по оплате ИТР и служащих.

Среднесписочная численность ППП в 1965 г. составляла 1409 человек, в том числе ИТР - 119 человек и служащих 38 человек. В основном производстве было занято 906 чел. ППП, из них основных рабочих 659 чел., вспомогательных рабочих 247 ИТР и служащих 53 чел.

Во вспомогательном производстве было занято 325 человек, из них ИТР 21 чел.

В 1965 г. структура заводоуправления состояла из Управления и 8 отделов, ИТР и служащих 83 человека.

В 1968 году общая численность работающих составляла 1650 чел. в промышленной группе было 1596 чел.

в непромышленной 47 чел.

общая численность служащих 45 человек, что составило к числу работающих 2,7% ИТР к числу работающих 2,7%.

ИТР к числу работающих было 9,7%.

Из 160 ИТР с высшим образованием было 26 чел. или 16,3% к общему числу ИТР.

Со средним спец. образованием 78 чел. или 48,7%.

и практиков 56 чел. 35%.

Из 160 ИТР членов КПСС было 88; членов ВЛКСМ 29 женщин инженерно-технических работников было 70 чел.

Из них с высшим образованием 8 чел.; средним специальным 88 чел. и практиков 24 чел.

В связи с реконструкцией завода в 1968 г. дополнительно в структуру заводоуправления были введены:

Отдел капитального строительства и центральная заводская лаборатория / ЦЗЛ/.

В 1969 году на заводе работало:

инженерно-технических работников 170 человек, из них:

с высшим образованием 33 чел. - 19,4%

со средним спец. образованием - 86 или 50%

к общему количеству ИТР;

практиков 51 человек или 30%.

Женщин инженерно-технических работников 73 человека

с высшим образованием - 9,

средним специальным - 42,

практиков - 24

Всего на заводе в 1969 г. работало рабочих, ИТР и служащих 1741 чел., в том числе 874 женщины.

Из всего количества работающих промышленная группа составляла. - 1693 человека , 97,2%.

Непромышленная группа - 48 чел. или 2,8%.

Количество служащих работало 53 человека , это 3% к общему количеству работающих.

Инженерно-технические работники составляли 9,7%.

101 человек рабочих, ИТР и служащих учились в институтах и техникумах.

В связи с ростом численности и реконструкцией заводу было установлена IУ группа по оплате ИТР и служащих машиностроительных предприятий.

В 1970 году общая численность работающих на заводе составила 2029 человек, из них 1039 женщин.

в промышленной группе работало-1977 человек.

в непромышленной группе - 52 человека.

инженерно-технических работников работало - 199 чел. с высшим образованием 54 человека, 27,1% к общей численности ИТР.

со средним специальным образованием 103 человека ,51,8%

П р а к т и к о в - 42 человека 21,1 %.

Инженерно-технических работников членов КПСС было 98, членов ВЛКСМ -28 чел.

Общая характеристика руководящих и инженерно-технических работников в 1970 г. была:

Директор, главный инженер, зам. директора 2, один с высшим образованием и один практик.

Зам. главного инженера I - с высшим образованием.

Главных специалистов 2 - оба с высшим образованием.

Начальников отделов 8 , с высшим образованием 4, со средним специальным I, практиков - 3.

Зам. нач. отделов 8, с высшим образованием 4, со средним специальным 3, практиков I.

Начальников цехов 7, с высшим образованием -1, со средним специальным 4, практиков 2.

Зам. нач. цехов 7, с высшим образованием 3, со средним специальным 4.

<u>Начальников бюро, секторов I4</u>	
с высшим образованием	- 5
со средним специальным	- 7
практиков	- 2
<u>Технологов ²⁵</u>	
с высшим образованием	- 6
со средним специальным	- 14
практиков	- 5
<u>Конструкторов I2</u>	
с высшим образованием	- 4
со средним образованием	- 6
практиков	- 2
<u>Экономистов I3</u>	
с высшим образованием	- 4
со средним специальным	- 8
практиков	- 1
<u>Ст. мастеров, мастеров</u>	
с высшим образованием	- 6
со средним техническим	- 28
практиков	- 11

Из 5 технологов, -практиков, 4 учились в институте
 Из 2-х практиков конструкторов 2 учились в институте.

В 1971 году общая численность работающих 2256 человек
 в промышленной группе - 2074 чел.
 в непромышленной группе - 182 чел.

Общая численность ИТР - 229 чел.
 в т.ч. в промышленной группе - 189 чел.
 в непромышленной -" - 40 чел.
 служащих - 54 чел.

Из 229 человек ИТР
 с высшим образованием - 69 чел. 30,1%
 со средним специальным - 125 чел. 54,6%
 практиков - 35 чел. 15,3%
 членов КПСС ИТР - 102, ВЛКСМ 38.

Женщины ИТР - 99 чел.
 с высшим образованием - 22 чел.
 со средним техническим - 62 чел.
 практиков - 15 чел.

В 1972 году общая численность работающих - 2473 чел.
 Из них женщины - 1198 чел.

Из общего количества работающих, 2473 человек в промышленной группе работало 2078 чел., в непромышленной - 395 чел.

В 1972 г. работало инженерно-технических работников - 257 чел.
 с высшим образованием 71 чел. 28%
 со средним специальным образованием 141 чел. 55%
 практиков 45 чел. 17%

Рабочих, служащих, инженерно-технических работников училось в институтах, техникумах - 116 чел.

Ежегодно, начиная с 1968 года рабочие, инженерно-технические работники оканчивают вечерние, заочные высшие и средние специальные учебные заведения 4-6 человек институты, 15-20 человек техникумы.

На заводе ежегодно организуется подготовка и повышение квалификации рабочих, инженерно-технических работников и служащих, так за 1972 год:

индивидуальное обучение прошли 338 человек рабочих / вновь принятые на работу /.
 повысили квалификацию 330 рабочих
 повысили квалификацию ИТР и служащих 74 чел.
 400 человек рабочих и 85 ИТР обучались в школах экономического образования.

В 1972 году качественный состав инженерно-технических работников путем перестановки и выдвижения значительно улучшился, особенно среди цехового руководящего и среднего состава инженерно-технических работников.

Так среди начальников цехов 80% имеют высшее и среднее специальное образование.

Среди начальников отделов и главных специалистов 100% имеют высшее образование и хорошие организаторские способности и политические качества.

В 1972 году на инженерно-технических должностях работало 83% специалистов со средним и высшим образованием. Как уже было сказано ряды инженерно-технических работников пополняются в основном за счет рабочего коллектива окончивших высшие и средние учебные заведения / заочно, и путем вечернего обучения/, а также незначительное количество направляется Министерством молодых специалистов, окончивших очные учебные заведения.

Многие рабочие и инженерно-технические работники выдвинуты на руководящие должности.

Например инженер Подное Б.А. выдвинут на должность зам. главного инженера.

Мамено И.Ф. назначен зам. директора завода / ранее работал контролером ОТК, мастером, технологом, зам. нач. отдела/.

Черновалов К.Б. был направлен заводом на учебу за счет стипендии завода в 1970 г. окончил институт. После окончания института работал технологом, зам. нач. цеха, зам. главного технолога в 1972 г. назначен главным технологом.

Крыков Л.И. от пом. мастера вырос до руководителя завода - назначен главным инженером завода.

Луцешевич М.В. работал слесарем, учился заочно в институте, с рабочего вырос до начальника ведущего цеха / цеха автомобильных цепей/.

С 1969 г. по 1972 год включительно количество работающих выросло на 823 человека.

Источниками пополнения рабочей силой завода были ГИТУ, за счет молодежи окончивших средние общеобразовательные школы, за счет демобилизованных из рядов Советской Армии, и механического прироста населения городе.

На всех участках производства работают коммунисты, руководит которым партийное бюро. Партийная организация на /И.ИХ.73г./ состоит из 12 цеховых партийных организаций с числом коммунистов 258 членов и 12 коммунистов в члены КПСС.

В 1949 году парторганизация завода состояла из 52 коммунистов.

Секретарями партийной организации / парт. бюро в гор. Даугавпилсе избирались т.т. Шалабин В.Г., Агафонов А.Ф., Знаменский Ф.А., Рожков Б.Н., Громов В.И., Борисов И.И., Симонова И.И.

На ранее избираемых секретарей партийных организаций на заводе работают:

Громов В.В. — начальником производственно-диспетчерского отдела,
Агафонов Д.Ф. — начальником отдела кадров / секретарем партбюро
выбирался и работал с сентября месяца 1954 г. по 1968 год/.

Даугавпилсский завод Источелопленой ежегодно выполняет планы производства.

За успешное выполнение заданий пятилетки ряд рабочих и инженерно-технических работников награждены правительственными наградами.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27.11.70 г. 271 человек награждены юбилейной медалью "За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина".

За самоотверженный и безупречный труд в 1965 г. 8 человек были награждены орденами и медалями Советского Союза., в том числе орденом Ленина наладчик завода Сидунов Александр Александрович.

В 1970 году за выполнение плана 8-й пятилетки и проявленный безупречный и самоотверженный труд 16 человек работников завода были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Среди них: награжденные орденами:

Орденом Ленина наладчик Кононов Анатолий Михайлович.

Орденом Октябрьской революции Начальник отдела кадров и технического обучения Агафонов Дмитрий Федорович.

Орденами Трудового Красного Знамени автоматчица Карельская Лидия Мартыновна .

Илифовский Ковалев Юрий Лукич.

Электромонтер Сенюков Дмитрий Иванович

Начальник цеха Шутов Александр Яковлевич.

На заводе на 1970 г. было 467 человек ветеранов рабочих, инженерно-технических работников и служащих, которые приехали с заводом в гор. Даугавпилсе из города Ижевск и поступили работать в городе Даугавпилсе в 1949-1954 г.г.

Карельская Лидия Мартыновна на заводе работает с 1953 года. За время работы обучила специальности автоматчиц 25 человек. Принимает активное участие в общественной жизни завода и города,

27

Более семи лет избирается народным заседателем, избиралась депутатом городского совета, членом Завкома, председателем женсовета завода.

Шутов А.Я. на заводе / в Даугавпилсе работает с 1950 года/, Работать начал рабочим, работал и учился. Окончил вечерний техникум. От рабочего вырос до начальника цеха.

Кононов А.М. на заводе работает с 1974 г. За время работы обучил профессии наладчика и штамповщика более 30 человек, активное участие принимает в общественной работе на заводе и в городе. Избран депутатом горсовета. Более 10 лет был членом завкома. Возглавлял жилищно-бытовую комиссию. На заводе вступил в члены КПСС, ударник коммунистического труда занесен в заводскую Книгу Почета.

Лейкин М.М. слесарь, на заводе работает с 1941 года / со времени организации завода в гор. Ижевске/, в Ижевск эвакуировался из Харькова вместе с ценным цехом.

За время работы обучил профессии слесаря более 25 человек, один из квалифицированных и старейших слесарей-инструментальщиков.

Мамина Т.А. на заводе работает с 1943 г. шлифовщицей, является одной из передовых работниц, ударник коммунистического труда, за добросовестный труд награждена в 1966 г. медалью "За трудовое отличие".

Иванов Кирьян Иванович наладчик, на заводе работает с 1950г. За время работы обучил профессии автоматчика, наладчика более 30 человек. Ударник коммунистического труда, занесен в заводскую Книгу Почета и на Доску Почета, имеет 28 поощрений. Награжден значком Отличник социалистического соревнования автомобильной промышленности, активный народный дружинник.

С 1 сентября 1965 года Директором завода Приказом Начальника Управления Машиностроения и металлообрабатывающей промышленности Латв. ССР от 28/УМ-1965 года № 126-К был назначен Осипов Константин Дмитриевич. Родился в 1923 году в гор. Порхов Псковской области, член КПСС с 1944 г. Участник Великой Отечественной войны, на фронте с октября 1941 года. В боях по защите гор. Ленинграда был дважды

ранен, принимал участие в разгроме империалистической Японии, награжден 7 правительственными наградами.

В 1972 г. награжден орденом "Красной Звезды", за боевые подвиги на Ленинградском фронте.

После окончания Великой Отечественной войны закончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. После окончания института работал на различных инженерных и руководящих должностях в системе жел. дор. транспорта и директором заводов: Гидроаппаратуры, директором Лидского завода машиностроения.

Большой вклад внес в дело реконструкции завода, а также в вопросы механизации и автоматизации производства. Особенно за годы 9 пятилетки завод стал одним из передовых заводов города. Ежегодно успешно справляется с Государственными заданиями.

В системе Главного Управления по производству мотоциклов и велосипедов занимает одно из передовых мест.

Тов. Осипов К.Д. много уделяет внимания вопросам социально-культурного и бытового развития на заводе.

За 9 пятилетку выстроены заводские общежитие на 632 места.

Для трудящихся завода на берегу озера "Стропы" построена заводская база отдыха / два корпуса на 106 мест/.

За 1971-1973 г.г. построено 7000 м2 жилой площади.

Большой вклад в развитие технического прогресса и подготовки инженерно-технических и рабочих кадров внесли работники на заводе в различные годы - главными инженерами завода:

Тов. Котелов Владимир Владимирович

Селянин Евгений Викторович

Нейман Георгий Августович

Крюков Леонид Иванович.

Администрация завода, партийная, профсоюзная и комсомольская организации борясь за претворение в жизнь решений партийных съездов последовательно развивают творческую инициативу коммунистов и всего трудового завода на повышение эффективности производства, научно-технического прогресса и роста производительности труда.



Справку составил:

Начальник отдела кадров:

Д.А. Агасонов

Д. АГАСОНОВ.

с 1951 по 1959 г.г.

Показатели за годы	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Баловый выпуск в т.р.	4714	6177	7646	10037	13293	14782	17382	18682	20700
Товарный т.р.	4375	6108	7547	10040	13269	14638	17291	18733	20710
Прибыль в т.р.		3978	4280	5855	6581	4692	7169	7500	-
Выпуск велосипед- ных цепей в т.р.	1130,7	1542,9	1722,9	2463,1	3028,4	3674,2		4628	5000
Выпуск мотоциклет- ных цепей в т.р.	119,2	168,6	242,7	270,6	443,5	371,2	471	495	656,0
Выработка на од- ного рабочего в рублях	13812	15645	20023	23621	29577	32776	34625	37159	40194
Трудоемкость в часах I метр велопцепей	0,900	0,857	0,649	0,620	0,505	0,436	0,428	0,415	0,415
Трудоемкость в часах I метр. велопцепей	0,284	0,257	0,224	0,187	0,168	0,156	0,154	0,1507	0,1527
Себестоимость в рублях I-го метра велопцепей	5р.07к	4р.09к	3р.55к	3р.31к	2р.77к.	2р.39к	2р.28к.	2р.19к.	2р.13к.

I 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Себестоимость в руб-
лях I-го метра мото-
ценей

I4р.32к. I0р.97к. 9р.55к. 8р.84к. 7р.00к. 6р.30к. 5р.82к. 5р.65к. 5р. 65к.

С^нем продукции в мет-
рах цепей с одного
метра квадратного
производства, площади

580 799 655 909 I.I55 I344 I588 I686 I843

Ширпотреб / в т^ыс.
цар. шт./

300 600



Верно:

Начальник
бureau казначей
Д.М. Афанасьев

(Д. Афанасьев)