

1168

Связка №	5
Дело №	39 1168
Фонд №	16
Опись №	11
Партархив Удм. ОК КПСС	1

Удмуртский обком ВКП(б)
(название партийного комитета)
 общий отдел

ОЦ

Доладные записки председательства
 ВАО при президиуме ВЦИК РСФСР в обком
 ВКП(б), обменкой по вопросам строительст
 ва металлургического завода и развития
 местной промышленности.
 Подлинники. Коши.

Начато: 20 августа 1951 г.

Окончено: 7 октября 1951 г.

На 20 листах
 хранить **ПОСТОЯННО**

Партархив Удм. ОК КПСС		
Опись №	11	1
Фонд №	16	16
Дело №	39	1168
Связка №	5	

г. Москва
249

о строительстве мотоциклетного завода.

Информирую Вас о положении дела о строительстве мотоциклетного завода, считаем необходимым восстановить основные моменты, характерные для работы центральных органов за последние месяцы.

Середина августа и в частности совещание при Секторе Автомобилизации и Аэрофикации Госплана СССР от 16 августа является переломным моментом в смысле особого интереса к проблеме Советского мотоциклостроения и решения форсированными темпами подана этот вопрос.

В совещании Сектора Автомобилизации под председательством тов. ЗАРГАРА были приняты следующие важнейшие решения: а/основной мотоциклетный завод намечен мощностью не менее 50 тыс. штук продукции в год; б/при выборе точки строительства взята ориентировка на Уральское сырье и конкретно на елец и качестве пункта будущего завода гор. Язевск; в/тем самым отпали претензии Украины на строительство основного завода в Харькове /при автоборочном заводе/. между прочим потому, что мощность этого завода намечалась на мощность /25 тыс. штук/.

На этом же совещании наметился будущий ход дела мотоциклостроения - в лице ВАТО. Представитель которого тов. ДЬЯКОНОВ впервые вместо уклончивой до сих пор позиции ВАТО в этом вопросе выступил защитником широкой программы мотоциклостроения и заявил себя определенным сторонником

106
гор. Лжевск, как пункта строительства основного завода.

Само собой разумеется, что решение о форсированном строительстве мощного основного завода не должно никоим образом вызвать сокращение программы производства и реконструктивные и расширительные мероприятия по другим заводам, как Б. ТРЕМАЗО в Ленинграде и Харьковским Автооборочный завод, для которых начиная с 1932 г. намечено значительное увеличение производственных программ.

Госплан СССР дал ВАТО конкретное задание в течение пяти дней наметить программу строительства на 1932 г.

Преследуемая выполнение ВАТО этого задания, мы убедились, что до начала сентября этот вопрос не одвинулся с мертвой точки. В ВАТО нам заявили, что официальной передачи дела мотоциклетостроения ему еще нет.

Разным образом, решения Сектора Автомобилизации совершенно не отразилось на обих проектировках капиталовложений по линии обих Госпланов и ВСНХ. Это обстоятельство, понятно, нас обеспокоило и мы приняли меры к выяснению данного вопроса. Однако, в Секторе Автомобилизации нам заявили, что принятое на советании решение остается в силе и что в ближайшее время в Секторе будет поставлен подробный доклад ВАТО по этому вопросу.

Действительно, с второй декады сентября в ВАТО началась разработка программы строительства будущего года, протекавшая, однако, крайне медленно и, по нашим наблюдениям, далеко не обеспечиваемая надлежащим авторитетным руководством. Характерно при этом, что прорабатывался не вопрос о точке строительства будущего завода, а лишь вопрос о емкости строительства завода мощностью в 50 тыс. шт. продукции. Мы предоставили в распоряжение аппарата ВАТО все имеющиеся у нас материалы, поскольку работники ВАТО с ними были совершенно не знакомыми.

Получить какие либо авторитетные разъяснения от руководителей ВАТО нам долгое время не удавалось, в связи с длительным отпуском тов. ДЬМИТОНОВА и несведомленностью в этом вопросе его Заместителя тов. БАБАЕВА .

Наши переговоры с тов. ДЬМИТОВЫМ /Транспортная Секция / осплана РСФСР, ведаемая в вопросах мотоцикlostроения / выяснили некоторые изменения положения с выбором точки строительства . Тов. ДЬМИТОВ, бывший основным докладчиком на совещании у тов. ЗАРЗАРА , давний решительный сторонник Жевоска, на этот раз занял более уклончивую позицию, указывая, что вопрос о точке строительства нельзя еще считать окончательно решенным, он сообщил нам, что тов. КАМЕНЕВ в беседе с ним и тов. ДИМАШЕНКО заявил, что они губят советское мотоцикlostроение, относятся с недостаточным вниманием к Ленинградскому заводу, выдвигающему, при условии небольших вложений, конкретную программу производства в будущем же году 10 тыс. штук мотоциклов .

Все это заставило нас еще раз проверить отношение к Жевоску Сектора Автомобилизации, где нас уверили, что никаких изменений во взглядах Сектора по данному вопросу не произошло .

Первого октября мы получили известие Автодора /тов. КОЗЛОВ/ о предстоящем пятого октября обсуждении в Секторе машиностроения ВОНХ СССР в вопросах мотоцикlostроения в разрезе выбора типа машин определения программы производства и т.д. .

Предварительно мы еще раз выяснили положение в ВАТО, при чем тов. ДЬМИТОНОВ нам заявил, что он по прежнему является сторонником Жевоска, как пункта строительства основного завода, и поручит отстаивать эту точку зрения Представителям ВАТО на предстоящем совещании в ВОНХ. Тот-же взгляд в нашу пользу выказал и Представитель Автодора- тов. КОЗЛОВ ,заявивши, однако, что Руд смотрит на этот вопрос отрицательно и что эту точку зрения нам предстоит

206
совместно с Автодором решительно предостать.

На данной стадии мы считаем за лучшее воздержаться от высказывания позиции РУД.

Совещание при ВСНХ от 5 октября состоялось при участии Представителей всех наиболее авторитетных в вопросах мотоциклостроения органов, как-то: Госплана СССР и РСФСР, ВАТО, ГипроВАТО, Автодор, Главдоттранс, Всензед, Центральный Совет Автодора, Украинский СНХ, Харьковский Агтесборочный завод, Ленинградский завод Московский Велозавод и т.д.

Обсуждались вопросы: о типах мотоциклов, подлежащих производству в первую очередь, о программе мотоциклостроения на ближайшие годы и об организации, составляющей производство. Вопрос о выре точки был с обсуждения снят, как подлежащий, по мнению Председателя совещания тов. КРИДМАНА, решению высших инстанций.

По первому вопросу - о типах мотоциклов, принято решение в пользу постановления в первую очередь массового производства мотоциклов легкого /375 куб.сант./ и среднего /750 куб.сант./ типа, какое все и должно быть поставлено на намечаемом к строительству основном заводе. Мотоциклы тяжелого типа должны производиться на единственном существующем заводе, по всей вероятности, на Харьковском агтесборочном. Не должно прекращаться в будущем году и производство мотоциклов самого легкого типа /300 куб.сант./ на заводе б.ТРЕМ.

Что касается программы необходимого на ближайшие годы производства, то она установлена в размере 60 тыс.шт. по двум очередям строительства одного основного завода, а всего - в 120 тыс.шт.

Наиболее желательным типом принят Гарлей-Давидсон, с соответствующими изменениями конструкции.

В прениях очень большое участие приняли представители Укнин, энергично выдвигавшие Харьков, как пункт строительства мотоциклого гиганта и отмечавшие полную свою подотделенность к нему

В частности представители Украины заявили о возможности поставить в Харькове, как производство мотоциклов в размере 25 тыс.шт. /первоначальный проект/, так и в размере 120 тыс. шт., поскольку мощность ныне проектируемого ими завода оказалась в конечном итоге значительно большей, чем они предполагали, и завод стал бы неизбежно работать по ряду частей мотоцикла на склад. Представители Украины выразили готовность в дополнение к имеющемуся уже детальному проекту в двух-недельный срок составить новый проект на производство 120 тыс.шт.

Представители Ленинграда в вопросах о точке строительства совершенно не касались, высказываясь лишь по вопросу о желательных типах мотоциклов и о необходимости на первое время не прекращать существующего в Ленинграде производства, могущего, не смотря на все несовершенство выпускаемых машин, все же удовлетворить в известной мере потребность мотоциклистов -любителей.

Зато энергичным претендентом на строительство основного завода выступил московский Велозавод. Представитель которого только что вернулся из Англии, где он изучал мотоциклетное дело. Программу производства Велозавод намечал в размере 25 тыс.шт.

В связи с проработке производства рефер в смысле поручения ВАТО в течение пяти дней представить свои возражения с необходимыми для этого сроках. Представители Украины выразили сомнение, располагает ли аппарат ВАТО необходимыми для этого специалистами, на что ВАТО ответил утвердительно. Советские поручило ВАТО использовать возможно широко и материалы Украины и московского Велозавода.

Подводя итоги всему сказанному, мы можем, таким образом, констатировать:

1/ Вопрос о развитии Советского мотоцикlostроения ставит-

306
ся во всей широте и, несомненно, будет, начиная с 1932 г., разра-
щаться ускоренными темпами, по линии как строительства основ-
ного мотоциклетного гиганта, так и всемерного расширения уже име-
ющихся производств.

2/Новая, чрезвычайно расширенная программа мотоциклострое-
ния /основной завод с двумя очередями строительства общей мощ-
ностью не в 50 тыс. шт., а в 120 тыс. шт./заставляет с особым
тщательностью и всемерно проработать вопрос об обеспечении
соответствующих темпов этого строительства, что не может не
вызвать существенной проверки и самого выбора точки строитель-
ства.

3/В этих условиях большая подготовленность Украины и ее
исключительная настойчивость в этом вопросе, наличие конкретного
проекта у московского Велозавода и т. д. создают не вполне бла-
гоприятные условия для основного претендента - Ижевска.

4/Приходится признать, что, несмотря на резкость своих
формулировок, Украинцы в оценке возможностей ВАТО по разработке
проектирования мотоциклетного завода по существу правы. Использование
BAFO имеющихся, по видимому, весьма солидных проектов Украины и московско-
го Велозавода, несомненно, в известной мере усилит позиции этих
организаций в их домогательствах на строительство мотоциклетно-
го гиганта именно у них. Наоборот, в высшей степени неблагоприятно
для Ижевска отсутствие у нас в настоящее время достаточных ка-
питальных для отстаивания всех наших преимуществ технических
сил.

Обрисованное положение, по мнению Представительства,
настоятельно диктует необходимость принятия немедленно самых
энергичных мер со стороны, как краевых, так и областных органов
для отстаивания Ижевска, как точки строительства мотоциклетного
завода.

Конечно, Представительство принимает и примет и в дальнейшем решительно все меры к тому, чтобы обеспечить максимум поддержке со стороны всех центральных органов. В особенности мы рассчитываем на помощь Автотора, Военторга и Транспортной Комиссии Госплана РСФСР.

Однако, позицию Председателя последнего совещания в ВСНА тов. КРИМАНА следует оценивать в лучшем случае, как совершенно еще уклончивую, а может быть, в известной мере даже не вполне благожелательную /иронические замечания об "американских мотоциклах-чудиках" Равным образом, не следует забывать, что очень долгое время решительным сторонником Украины был и тов. ЗАРЗАР и ничто нас не гарантирует от того, что, при большой энергии Украины в этом вопросе и представлении ей нового, расширенного проекта, мнение тов. ЗАРЗАРА не склонится снова в пользу Харькова.

Поэтому мы считаем совершенно необходимым, чтобы теперь же на протяжении ближайших 10-ти дней, пока в ВТО и ВСНА будет происходить организационная уяска всего этого вопроса, в Крае и в области была выработана конкретная линия поведения, которую в дальнейшем и необходимо неуклонно проводить.

В свое время участие Края и в частности тов. ШИШЛЯНИКОВА сыграли не малую роль в смысле разрешения вопроса в пользу Чехословакии считаем необходимым, чтобы и теперь, когда вопрос перенес в плоскость своего конкретного разрешения, Край снова взял бы руководство этим делом в свои руки.

В частности, мы считали бы целесообразным обращение теперь не Краевых Органов в ВСНА и в ВТО с просьбой о привлечении Представителей Края к проводимой ВТО работе, к участию во всех предстоящих совещаниях, к ознакомлению с проектами других претендентов и т.д.

Далее, было бы в высшей степени целесообразно теперь же

40
выделить из состава Крайплана или КраисНА соответствующие техни-
ческие силы или по меньшей мере -одно вполне компетентное лицо,
которым и поручить полностью техническую сторону дел.

В этом случае мы считали-бы необходимым немедленным приезд
этого лица в Москву для исчерпывающего ознакомления со всем
положением дела. В дальнейшем это лицо было-бы уже привлекаемо
к участию во всех совещаниях и т.д.

В ближайшие же дни Представительство в соответствующих ин-
станциях еще раз ознакомится с положением дела и немедленно нас
об этом информировать.

Ваши указания по затронутым вопросам ожидаем в ближайшие не-
дн.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ВОТОВАСТИ
ПРИ ПРЕЗИДИУМЕ ВЦИК

Судин
/ Судин/

2535

О наметках промышленного строительства
на 1932 г. по Волской А.О. /кроме мотоциклетного завода/.

Информируем Вас о положении в центральных органах дела
промышленного строительства В.А.О. на 1932г. за исключением
мотоциклетного завода, о котором мы Вам писали в особом пись-
ме.

По отдельным вопросам положение в настоящее время скла-
дывается так:

Завод дирижаблей:

Подробные информации об этом новом объекте даны тов.
Г.А.ИВАНОВУ и ОСИХ.

Пользуясь пребыванием в Нижнем тов.Савостьянова, мы ин-
формировали Председателя Крайисполкома тов.ПАХОМОВА о резуль-
татах работы исследовательских партий ВОСЭД и решениях совеща-
ния при ВОСЭД от 17 сентября. По нашей просьбе, Крайисполком на-
правлено 24 сентября ВОСЭД"у письмо, в копии прилагаемое.

По наведенным нами справкам, вопрос о строительстве пром-
ышленной базы Дирижаблестроения и о выборе для нее точки
будет разрешен ВОСЭД"ом в ближайшее же дни /соответствующее
совещание ориентировочно намечено на 12 октября/. К 11 октября
аппарат ВОСЭД"а суммирует все материалы по выбору точки строи-
тельства на основе данных допосылительно посланных партий для
углубленного исследования метеорологических особенностей от-
дельных пунктов.

В настоящее время, за исключением очерчивающих метеороло-
гических характеристики, являющихся, как известно, решающим для
выбора точки строительства, никаких конкретных выводов в поль-
зу того или иного пункта ВОСЭД до сих пор не сделал.

208
Совещание 12 октября, несомненно, будет иметь большое значение для дальнейшего хода дела. 11 октября мы ознакомились с подлежащими обсуждению материалами и в зависимости от их содержания или привлечем на совещание Представителей Края, о чем мы с Крайпланом уже условились, или ограничимся участием Представительства.

Во всяком случае в этом большом вопросе, подлежащем самому тщательному и всестороннему обсуждению, выводы ВОСЭД²а, каковы-бы они не были, не являются еще решающими и мы будем иметь время и возможность вылить в дальнейшем нашу точку зрения.

Считаем все-же необходимым просить Вас теперь-же исчерпывающе вылить взгляд на этот вопрос Областных Органов и имеющейся возможности содействия работе ВОСЭД²а со стороны Области.

При этом отмечаем, что на совещании 17 сентября нам удалось в известной мере переломить отрицательное отношение к Ижевскому руководству ВОСЭД²а и, если последняя характеристика Ижевска в метеорологическом отношении не изменит первоначальных благоприятных выводов, мы склонны оценивать наши перспективы, как весьма положительные.

Вашего ответа по данному вопросу ожидаем в ближайшие же дни.

Текстильная фабрика .

Руководители Крайплана категорически подтвердили нам свое решение отставить Глазов, как пункт строительства текстильной фабрики, и свой отказ от форсирования Котельнической фабрики.

В центральных органах этот вопрос окончательно еще не решен, как мы это выяснили в Госплане РСФСР, ВСНХ и Львовельпроме. Намечается лишь воссоздать фабрику на Нижикрае, но без точной фиксации самого пункта.

Несомненно, решающее значение будут иметь с одной стороны мнение края, с другой - своевременное представление производства

2576

и его качество.

В ближайшие же дни, при поседие в Нижний т. БУДИНА, мы примем меры к ускорению представления тов. НАДЕЖИНЫМ производства.

В отношении же поддержки Края соответствующая подготовка уже проведена.

Лесная и лесохимическая промышленность.

С развитием этой отрасли дело обстоит еще не определенно.

Главлеспром Яганский Калифорньо-милльный завод склонен в титул внести. В ближайшие же дни производство по этому заводу будет рассматриваться в НТС Главлеспрома. Однако, основываясь на общем чрезвычайно жестком лимите по лесохимии, Госплан РСФСР не отказывается от внесения этого об"екта. В Госплане СССР мы заручились, как Вам известно согласием внести, как Яганский, так и Игринский заводы. Все же на общем соображении не исключена возможность изменения точки зрения и Госплана СССР.

От Игринского Химпрезавода Химлес решительно отказывается, поскольку строительство каких-бы то ни было поронковых заводов из его программы исключено. Шансы отстоять сохранение этого завода за крупной промышленностью крайне малы. Между тем кооперация в лице Химцентра при ВСПК проявляет к данному заводу большой интерес. Химцентр готов внести Игринский завод в свой титул, на что требуется Ваше согласие, которого тов. ПУШКАРЕВ от ОСНХ уже запросил, но ответа до сих пор не имеется.

Относительно лесопильной промышленности мы еще раз отмечаем крайне малые шансы на получение какого-либо об"екта нового строительства. Программа Главлеспрома по этой отрасли сжата до крайности и ограничивается почти исключительно достройкой уже начавших об"ектов. Представители Краевых органов, недавно здесь бывшие, внести тоже убеждение.

Глазовская Т.Э.Ц.

22 сентября нами было слано в Энергосектор ВСНХ РСФСР обоснование и промазание по Глазовской ТЭЦ. Слана заявка на котельное оборудование - котан и паровые турбины.

В результате переговоров с Энергестроем удалось добиться того, что Энергестрой согласился принять на себя работи по составлению технического проекта по Глазовской ТЭЦ, при чем выполнение этих работ Энергестрой поручил своему Уральскому Отделению с чем дал последнему свое распоряжение. договор на передачу работи должен быть заключен между ОСНХ и Уральским Отделением Энергестрой.

Энергосектор ВСНХ РСФСР внес в Глазовскую ТЭЦ контрольные цифри 1932 года с мощностью в 12 тис. кв. и общей стоимостью об"екта в 6 милл. руб. Размер капиталовложений на 1932 год определен в 1 милл. 700 тис. рублей, при чем, финансирование запроектировано следующим образом:

Госкредит.....	200	тис.руб.
Местный бюджет....	200	" "
Средства потребит.	1300	" "

На подготовительные работи по Глазовской ТЭЦ на 4-й квартал текущего года никаких средств от Энергосектора добиться пока не удалось.

Госплан РСФСР Глазовскую ТЭЦ в контрольные цифри 1932 года пока не внес и ставит разрешение этого вопроса в зависимость от выбора места для текстильной фабрики.

Проектирование торфохозяйства для Глазовской ТЭЦ предусмотрено Торгестроем в 1932 году.

Стройматериалы

По линии промышленности стройматериалов до сих пор удалось добиться следующего:

2557

По линии Ресстройматериала мы встретили в начале поддержку почти по всем основным нашим объектам, за исключением кирпичного завода мощностью 28 млн. шт., ввиду тверде проводимой установки на развитие исключительно новых стройматериалов.

Однако, в последние дни положение в Ресстройматериале резко изменилось и худшему. В настоящее время фигурирует два варианта - максимальный и минимальный, при чем против первоначальных наметок Ресстройматериала даже максимальный вариант дает значительное сокращение. К сожалению по общей обстановке и этот вариант приходится считать весьма сомнительным.

По максимальному варианту, сверхплановому для всей Республики в сумме 175 млн. руб., по ВАО предусмотрено вложение: на кирпич 949 тыс. руб., из них 820 тыс. на вновь начинаемое строительство.

На новые стройматериалы - 760 тыс. руб., в том числе 400 тыс. руб. на фибролитовый завод производительностью в 250 тыс. кв. метр и 350 тыс. р. на завод теплобетонных камней производительностью в 25 тыс. куб. метр. На известковые заводы намечено 255 тыс. р. и на черепичные 180 тыс. руб. Таким образом, из первоначальных наметок выпали клинкер и корунды ископаемые /бут, гравий и песок/.

Что касается минимального варианта, выражающегося для всей Республики в сумме 73 млн. руб., то по нему для ВАО предусмотрено совершенно ничтожные суммы, как то: кирпич - 77 тыс. руб., черепица - 180 тыс. руб., а также еще не распределена, не на весь Край намечено дать всего лишь 200 тыс. рубля.

Минимальный вариант, разумеется, совершенно не удовлетворяет Ресстройматериал и, очевидно, ему удастся добиться некоторого повышения лимитов, впрочем незначительного, при чем нам было определенно заявлено, что в этом случае известную сумму на выпавшие совсем по минимальному варианту новые стройматериалы мы полу-

чи, но, конечно, меньше, чем по максимальному варианту.

Для Вашей ориентировки в степени жесткости лимита по промышленности стройматериалов укажем тот характерный факт, что по наиболее, казалось-бы, форсированным новым стройматериалам по всей Республике предусмотрено вложить лишь в 5 млн. руб., из которых только 2,10 млн. руб. - на новое строительство.

Эти результаты тем более безотрадны, что можно с полнотой сказать, в смысле продвижения наших объектов мы сделали решительно все возможное, что между прочим подтверждает и тот, что сам Росстройматериал считает все наши объекты вполне обоснованными.

При таких чрезвычайно неблагоприятных для нас перспективах по линии крупной промышленности мы приняли меры к возможно широкому развертыванию у нас работ по кооперации в области производства стройматериалов.

На совещании при группе стройматериалов ВСПК мы добились увеличения программы производства новых стройматериалов, а именно твердого вяжущего двух опытных заводов по глино-цементу в Ижевске и Глазове, стоимость в 10 тыс. руб. каждый, производительностью в 1 тыс. тонн каждый. Также принято решение об отпуске на 4-ый квартал текущего года и на I-ый квартал будущего года 100 тыс. руб. на развитие производства шпало-валяных камней в Ижевске с производственной программой в 500 тыс. камней до мая месяца.

Нами также поставлен перед ВСПК вопрос о производстве новых стройматериалов - фибралита, морозина и дивелина. ВСПК требует представления не позднее I-го ноября наших соображений о возможности развития этих производств.

Всобщем ВСПК заинтересован нашими возможностями в отношении производства новых стройматериалов и намерен не позже

256 8

чем через месяц, командировать для ознакомления в область Инженера тов. БРЕТЕНСКОГО.

В отношении плано-земельных камней принято решение о строительстве с 1932 года такого завода в Ижевске производительностью в I милл.

Понятно, что общая программа по производству стройматериалов, даже учитывая участие кооперации, не может нас удовлетворить, почему необходимые теперь же решительно отстаивать обеспечение нужд области и в особенности Ижевска, как особо ответственного промышленного центра.

Металлическая промышленность

В отношении всех об"ектов металлической промышленности, за исключением мотоциклетного завода, положение приходится считать чрезвычайно шатким. Так, Пуденский завод не встречает поддержки ни в ВСНХ, ни в Госплане, не говоря уже об остальных выдвигаемых нами об"ектах.

Только ремонтный завод Госплан готов поддержать.

О дальнейшем незамедлим Вас информировать.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ВОТОВАСТИ
ПРИ ПРЕЗИДУМЕ ВИАГ

Будин

/БУДИН/

50 5

СОБРАЖЕНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ И РАЗВИТИИ
СОВЕТСКОГО МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ.

История советского мотоцикlostроения начинается с постройки 5 опытных машин Об"единением Ижевских заводов в г. Ижевске Восточной Автономной области. Об"единение Ижевских заводов входило по военной промышленности и входило в состав Рубоино-Ижевского треста /Р/И/. Первые машины были испытаны пробегом /Пробег советских мотоциклов 1920г./ По техническому заключению одна из этих машин с рабочим об"емом цилиндра в 200 куб. см. была признана, при условии незначительных изменений, годной для немедленной постановки на производство в качестве дешевой, простой машины, т.е. "народного" типа. Во всяком случае пробег и последующие последователи показали с совершенной достоверностью высокое качество основных материалов и большие производственные возможности Об"единения. Об"единением был разработан проект немедленной организации производства легкой модели мотоцикла с выпуском в 2.000 машин. Организация производства была построена за счет избыточных площадей и оборудования внутри заводов Об"единения и требовала минимальных вложений. Одновременно Об"единением разработано еще два проекта уже крупносерийного производства, связанного с новыми строительством на 5 и 12 тысячную продукцию. Однако комсомол Военпрома, под председательством т. ПРИБАЕВА, обследовавшая Ижевские заводы, пришла, что по ряду соображений избыточное оборудование полезнее заручить производством менее важным в военном отношении, чем мотоцикlostроение.

Тогда с проектом самостоятельного мотоциклетного завода, кооперированного с Ижевским Об"единением лишь отношением поставщика к потребителю, выступил Исполнительный Комитет Восточной Автономной области и Ижевгородский Крайисполком. Одновременно такие же проекты представил Трест Ижевского Производства /Трестис/ в Ленинграде и Белострой в Москве.

Трестис вошел с разработанным Гипроисдем проектом завода на 25 тыс. машин двух типов. При выборе производственного эталона Трестис ориентировался, главным образом, на германский мотоцикл Д13. Во времени подачи проекта Трестис вел предварительную проработку организации производства, собирал производственные опыты, отбирал своих специалистов для изучения мотоциклетного строительства Германии и Англии и в экспериментальных целях строил первые мотоциклы типа Д13 - 300.

Белострой опытным строительством и разработке проекта не производил, а свое преимущественное право на строительство моторовоза основывал на ряде экономических предпосылок, из которых главной была легкость получения, эффективности и дешевизна иностранной технической помощи. Это утверждение базировалось на наличии у Белостроя договора с технологом с английской велосипедно-мотоциклетной фирмой ВУА, вследствие чего при строительстве понадобилось бы не заключение нового договора, а только расширение рамок старого. Производственным эталоном Белострой предполагал принять одноцилиндровую модель ВУА с об"емом цилиндра в

497 или 537 кв. см.

Названные три проектных задания, поступившие в ВЭИ СССР, были переданы Президиумом ВЭИ в специальную комиссию под председательством г. ДОЛГОВА. Комиссия пригласила экспертов к рассмотрению и сравнению всех трех проектов. Эксперты, после детального рассмотрения единогласно установили несомненное преимущество Ижевска, как точки строительства мощного мото-завода, перед Москвой и Ленинградом. Экспертизой было подробно рассмотрено сравнительная экономика, снабжение, строительство, транспорт, кооперирование, комплектование кадров и прочие детальные возможности всех трех пунктов. Кроме того, обсуждению подверглись и их стратегические и политические особенности.

10 июня 1930 года Президиум ВЭИ СССР заслушал доклад комиссии и утвердил точкой строительства основного мото-завода с продукцией в 50 тыс. мотоциклов в 2-смены - г. Ижевск Вотской Автономной Области.

Тем же постановлением было отпущено 600 тыс. руб. Ленинградскому Треугольнику для организации мелкосерийного производства мотоциклов типа Д-3-300. Это производство имевшее конечной целью выпуск 3.000 машин в год, имело лишь как возможное дополнение мощного завода, поддержать катастрофически уменьшающийся мото-парк.

Однако в к.д. 1931 года по длительным соображениям, assigned на строительство мощного завода предусмотрено не было. Тем не менее 22-го апреля 1931 г. представитель ВЭИ СССР доложил на Президиум Центр. Совета Автодор. что точка аренды ВЭИ об Ижевске, как месте развертывания мощного мото-завода, осталась неизменной.

На том же заседании представитель ВЭИ доложил, что ВЭИ полагает целесообразным довести выпуск мотоциклов Д-300 в Ленинграде, в 1931 г. до 1.000 машин, в 1932 г. - до 3.500 и в 1933 г. до 10.000 машин. Одновременно было утверждена программа нового претендента на организацию мелкосерийного строительства на авто-оборочном заводе, Укрмет в г. Харьков. Указанная программа выразилась для 1931 г. в 1.000 мотоциклах, а для 1932 г. в 3.000 единицах.

Случ. приобретенный в результате наблюдений, обследований производства и испытаний экспериментальной продукции завода "Красный Октябрь" показывает, что несмотря на значительные вложения и важное значение производства мотоциклов, оно не имело оснований для нормального развития. Достаточно указать на ряд фактов, характеризующих положение советского мотоцикlostроения на заводе "Красный Октябрь":

1/И 1 января 1932 года заводом должно было быть выпущено около 3.000 машин. На деле же Красный Октябрь смог выпустить только 15 мотоциклов и то с большим процентом заграничных деталей и производства других заводов.

2/Уже в 1931 г. завод должен был наладить серийное производство с безусловной взаимозаменяемостью деталей и механизмов. На деле же в пробеги мотоциклов 1-300 заказанной 21 августа выяснилось, что 6 мотоциклов, слесовавших в пробеги, имели каждый

отдельный комплект зап. частей, т.е. будучи внешне стандартны являлись униками в отношении деталей и крепежных деталей.

3/По грубым подсчетам мотоцикл Д-300 на ближайшие годы должен стоить значительно больше 1200 руб., заявленных заводом как продажная стоимость. Кроме того, и такая цена настолько высока, что заставляет отбросить мысль о "народном" значении Д-300.

Все это происходит от того, что завод, будучи загружен основными производством тракторных деталей и имея твердое производяние от своего треста Ватозавчасть, не может уделить и не уделяет достаточного внимания мотоциклетному производству. Две же тысячи деталей, составляющих мотоцикл, требуют двенадцать тысяч технологических переходов и операций, что подразумевает необходимость отдельного или широкого кооперированного завода, в котором производств мотоциклов заняла бы центральное место.

Мотоостроительство на "Красном Октябре" могло бы развиваться и дать действительные результаты только в том случае, если бы на него было обращено такое же внимание и оно было бы обеспечено так же как доминирующее на заводе производств тракторных деталей.

В будущем улучшении условий производства мотоциклов на заводе "Красный Октябрь" предвидеть нельзя, так как Ватозав часть купила в настоящее время заграничные моторы пил "Глико" и предполагает разворачивать его на том же Красном Октябре. Если к этому прибавить, что стоимость продукции "Красного Октября" возросла с 18 млн. руб. в 1931 г. до программы 65 млн. руб. в 1932г., при почти том же оборудовании, становится ясным, что мотоциклетное строительство на заводе "Красный Октябрь" обречено на проваление. Правда, нам не установлено, выходит ли производство мотоциклов в эту 65 миллионную программу, но если даже и выходит, то стоимость их ничтожна и ни в коем случае не превышает 1-2 миллионов.

Из примера мотоостроительства на "Красном Октябре" явствует, что организация рационально поставленного производства невозможно дать стране, дешевой, прочной, стандартной мотоцикл возможно только на предприятии, которое будет или исключительно занято производством мотоциклов или на таком, в котором, во всяком случае, мотоцикл явился бы основной продукцией.

Поэтому в условиях темпов и направления индустриализации Советского Союза, для достижения задачи "догнать и перегнать" надо отказаться от паллиативных и в какой мере не достигших цели мелких, кустарного типа производств и строить мощные завод-гигант, могущий покрыть тот грандиозный спрос, который имеет мотоцикл у разных отраслей народного хозяйства и массы трудящегося населения. Для уточнения следует сообщить, что если завод будет построен с запроектированной ранее мощностью в 50 тно. машин в год, то это будет третий по величине продукции завод в мире.

Вариант строительства мотоциклетного завода в г.Ижевске

81 57

Вотской Автономной Области и безусловного экономического и производственного перевеса его перед Ленинградским и Московским проектами не только до сих пор не опровержен, но в порядке следования после утверждения Президиумом ВЭИ СССР г. Ижевска точкой строительства основного завода, являл более производственные возможности, давшие этот вариант наиболее приемлемым и целесообразным.

Приняв за предпосылку, что строительство основного завода должно начаться в 1932 г., его разворачивание по предварительным соображениям выливается в следующую форму.

1932г. Составление проекта. Проект заказывается Гипромашу или Орбметаллу через их зарубежные отделения. Проект составляется обязательно с зарубежной технической помощью, а также с участием сотрудников будущего завода, как по производственной, так и по строительной линии с целью создания ответственности. Одновременно заключается договора с иностранными фирмами и с внутрисоюзной промышленностью на поставку оборудования.

В месте развертывания завода производится планировка, постройка подземных путей и д. ветки, строительство ремонтно-механической мастерской, организации 331 в виде постройки опытной мастерской, пилотного строительства и заготовка материалов.

1933г. Окончание строительства. Монтаж оборудования. Установка рабочих приспособлений. Получение чертально-режущего инструмента и штампов. Опытное строительство в 250-500 машин.

1934г. Подготовительное развертывание производства с выпуском к концу года 50% основной программы, т.е. 25 тыс. машин.

1935г. Работа завода с полной мощностью.

По проекту Гипромаша, разработанному по поручению Ленинградского Трестаса стоимость завода выражалась цифрой в 111,9. Разработка этого же проекта применительно к условиям Вотской области показала снижение этой цифры до 9 мил.руб.

Обращаясь к приведенной выше программе следует особенно отметить полное отсутствие у них производственного опыта в отношении мотоциклетного строительства, что заставляет поставить, во избежание "детских болезней" и неполадок, неизменное условие зарубежной технической помощи, предварительной подготовки кадров и опытного строительства. Вопрос организации опытного завода, являющегося одновременно лабораторией для конструирования, школой 331 и средством подготовки кадров, разрешается в г. Ижевске чрезвычайно просто и требует минимальных затрат. По заявлению Вотской области для целей опытного мото-завода, на котором будет обработан и накоплен производственный опыт для строительства основного завода, можно брать переделан, расположенная в г. Ижевске, фабрика охотничьих ружей со всеми своим оборудованием и личным составом, воспитанным на такой работе. Эта фабрика в настоящее время не загружена, ее отсутствием сырья. В последующем, по окончании строительства и пуске основного завода фабрика может сделаться одним из

подобных цехов мото-гиганта.

Все вопросы экономического, производственного, снабженческого, стратегического и политического порядка в отношении Ижевск как точки основного строительства, совершенно ясны.

Что касается поступившей дополнительной проектной записки треста Укрмет в Харькове, то представленный им материал, не содержит таких данных, которые позволили бы сравнивать его с Ижевским. Однако, следует заранее сделать предостережку, что также как и во всяком ином месте мотостроительство в Харькове может быть организовано только с заграничной технической помощью и при тех же условиях накопления производственного опыта и подготовки кадров.

Однако, на основе имеющихся материалов и руководствуясь выказанными выше положениями следует признать как и раньше Ижевск наиболее целесообразной точкой для строительства мото-гиганта по следующим причинам:

1. Близость металлургической базы и отсутствие опасений в возможности перебоев в снабжении основными материалами.
2. Возможность использования фабрики охотничьих ружей в виде опытного завода.
3. Согласованность в отношении коопирования мото-производства с Об"единением Ижевских заводов и возможность для последнего обслуживать мото-завод своим инструментальным цехом, незагруженной лабораторией и пр.
4. Несомненность обращения местными и краевыми органами самого пристального внимания на мотоциклетное производство, в то время как в крупном промышленном центре, требующем особенно наблюдения и поддержки, новое строительство будет заслонено другими, более важными проблемами.
5. Удачности стратегического и транспортно-географического положения Ижевска.
6. Общей дешевизны строительства и малого бюджетного набора.
7. Наличии кадров.
8. Революционизирующе-индустриального значения организации мото-производства для национального состава Восточной Области.

Все более подробные цифровые расчеты имеются в экспертных заключениях комиссии ВСНХ СССР, работавшей над вопросом выбора точки завода.

На основании изложенного Госплан РСФСР полагает, что в вопросе организации рационально построенного мотоциклетного строительства нужно:

1. Принять ориентировочную перспективную программу строительства мощного завода на 50 тыс. мотоциклов, приведенную выше в этой записке.
2. Утвердить точкой основного мото-строительства г. Ижевск, Восточной Автономной Области.

82 50

1106

3. Образовать бюро по строительству мото-гиганта.

4. Отказаться от кустарного строительства мотоциклов. Если по условиям моб. требований необходим немедленный выпуск мотоциклов наметить твердый план и систему организации такого производства.

5. Назначить компетентную комиссию для окончательного обследования возможностей и перспектив завода "Красный Октябрь".

Нач. Сектора Транспорта и Связи

/Саврасов/

Научный сотрудник:

/Дьяков/

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

УДМУРТИИ

УДМУРТИИ

УДМУРТИИ

83 884
121

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

АРХИВЫ УДУМРТНИ

АРХИВЫ УДУМРТНИ

АРХИВЫ УДУМРТНИ

Содержание: 1. Т. 1. 2. Т. 2. 3. Т. 3. 4. Т. 4. 5. Т. 5. 6. Т. 6. 7. Т. 7. 8. Т. 8. 9. Т. 9. 10. Т. 10.

Содержание:

1. Т. 1. 2. Т. 2. 3. Т. 3. 4. Т. 4. 5. Т. 5. 6. Т. 6. 7. Т. 7. 8. Т. 8. 9. Т. 9. 10. Т. 10.

Содержание: 1. Т. 1. 2. Т. 2. 3. Т. 3. 4. Т. 4. 5. Т. 5. 6. Т. 6. 7. Т. 7. 8. Т. 8. 9. Т. 9. 10. Т. 10.

АРХИВЫ УДУМРТНИ

АРХИВЫ УДУМРТНИ

АРХИВЫ УДУМРТНИ

Содержание: 1. Т. 1. 2. Т. 2. 3. Т. 3. 4. Т. 4. 5. Т. 5. 6. Т. 6. 7. Т. 7. 8. Т. 8. 9. Т. 9. 10. Т. 10.

1. Т. 1. 2. Т. 2. 3. Т. 3. 4. Т. 4. 5. Т. 5. 6. Т. 6. 7. Т. 7. 8. Т. 8. 9. Т. 9. 10. Т. 10.

АРХИВЫ УДУМРТНИ

АРХИВЫ УДУМРТНИ

АРХИВЫ УДУМРТНИ

Содержание: 1. Т. 1. 2. Т. 2. 3. Т. 3. 4. Т. 4. 5. Т. 5. 6. Т. 6. 7. Т. 7. 8. Т. 8. 9. Т. 9. 10. Т. 10.

Содержание: 1. Т. 1. 2. Т. 2. 3. Т. 3. 4. Т. 4. 5. Т. 5. 6. Т. 6. 7. Т. 7. 8. Т. 8. 9. Т. 9. 10. Т. 10.

Содержание: 1. Т. 1. 2. Т. 2. 3. Т. 3. 4. Т. 4. 5. Т. 5. 6. Т. 6. 7. Т. 7. 8. Т. 8. 9. Т. 9. 10. Т. 10.

1205

88

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУ

Данность вв. в кассу 1932 г.
Данность вв. в кассу - 12-14 г.
А И В - В - 8 г.

В. Выпуск - 3 - 30 тыс. (I чер. 10 тыс. и II чер. 7 тыс.
Краснознамя - 1700-1. ; И.И. Федя - 24 тыс.

Получить ЗАГ: вв. в кассу в 10 дн. срок зачисления вв. в кассу
на 1932 г.

верно; /подпись/

верно;

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУ

Копия

ВОТИСПОЛКОМ

Копия: ОБКОМУ:

НИЖКРАЙИСПОЛКОМУ

В дополнение к нашей телеграммы от 30/УШ с.г. информируем Вас о результатах совещания от 30 августа при Секторе автомобилизации и аэрофикации Госплана СССР по вопросу в строительстве мотоциклетного завода.

Докладчик подкомиссии тов. Дьяков /Транспортная Секция Госплана РСФСР/ изложил заключение подкомиссии в пользу выбора гор. Ижевска пунктом строительства основного мотоциклетного завода. Сущность заключения совпадает с содержанием посылаемой Вам докладной записки тов. Дьякова о перспективах советского мотоцикlostроения.

Несмотря на единодушное решение подкомиссии в пользу Ижевска повторение её участниками и на совещании 30/УШ, Председатель тов. долгое время продолжал стоять на своей точке зрения предпочтения Харькова.

В частности он высказывал опасение, что при строительстве основного мотоциклетного завода в Ижевске массовая продукция /25 тыс. мото/ будет получена лишь в 1934 году, тогда как при Харьковском варианте мотоцикlostроение в ближайшие же годы может быть развернута в больших размерах / на три года соответственно 0,15 и 25 тыс. шт. / В конечном итоге тов. с своей стороны выдвинул такой путь развития мотоцикlostроения с 1932 года разворачивается усиленными темпами серийное производство мотоциклов при Харьковском автосборочном заводе, которое на основе накапливаемого опыта, в последующие годы вырастает в массовое производство /поточный метод/. Начиная с 1933 года должно быть приступлено к подготовке строительства Ижевского Мотозавода и расчетом пуска на полную мощность в 1936 году.

148

Этот вариант встретил со стороны ряда участников совещания существенные возражения, из которых наиболее весткие были сделаны представителям Вато тов. Дьяковым. Последний указал, что при развертывании мотоцикlostроения без иностранного опыта и технической помощи обойтись нельзя, потому путь перерастания серийного полукустарного производства в массовое и поточное /харьковский вариант/ должен быть решительно отвергнут. Далее тов. Дьяков настаивал на программе производства, как минимум в 50 тыс. шт. /Харьковский завод рассчитан на 25 т. шт./ и наконец указывал на необходимость ускорения темпов строительства Ижевского гиганта.

Аргументация представителя Вато в ведении которого приказом ВСНХ передано мотоцикlostроение, оказала свое действие.

В итоге по предложению тов. приняты следующие решения названные им. "бесспорными": 1/начиная с будущего года, развитие мотоцикlostроения идет путем строительства основного завода, производительность в 50 тыс. мото; 2/ основная ориентировка должна быть взята на Урал и 3/точкой строительства избирается Ижевск. В отношении Харьковского завода принято решение о развитии в ближайшие же годы серийного производства и о дальнейшей реконструкции, рассчитанной на производительную мощность в 25 тыс. шт.

Тип мотоцикла окончательно не определен; это поручено Вато. Однако, высказывалось мнение о желательности изготовления на Ижевском заводе мотоциклов всех трех типов: малого /300-350 куб. сант./ среднего /500-600/ и тяжелого /1000-1200/ и на всяком случае двух первых типов.

Представителей Украины, начавшие с категорического заявления, что Харьковский завод во всяком случае будет строиться, кончили тем, что против последнего предложения тов. принятого совещанием, каких либо возражений не сделали.

15 7

Таким образом, в одной из дальнейших инстанций предшествующих Президиуму Госплана СССР / секторе автомобилизации и аэрофикации - вопрос разрешен в безусловно положительном смысле.

В ближайщие же дни мы выясним окончательные точки зрения Сектора машиностроения /где почва уже подготовлена/ и сектора капитальных работ/.

С своей стороны Представительство считает своевременным, чтобы Краевые и областные органы решительно поставили перед центром вопрос о всемерном ускорении темпов строительства с тем, чтобы половинную продукцию /25 тыс. мото/ получить не в 1934 году, а уже в 1933 году. В этом отношении мы рассчитываем встретить полную поддержку Вато.

Приложение: Докладная записка тов. Дьякова и протокол совещания
30/УШ с.г.

Представитель Вотобласти
при Президиуме ВЦИК - Будин

Консультант - Савостьянов

В левом верхнем углу первого листа есть штамп ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ВОТСКОЙ Автономной Области при Президиуме ВЦИК датирован 2 сентября 1931 года за № 10/6.

Верно

Зав. партархивом - *Сентемова* Л. Сентемова/

2нн

Копия

ВОТИСПОЛКОМ

Копия: ОБКОМУ:

НИЖКРАЙСПОЛКОМУ

В дополнение к нашей телеграмме от 30/УШ с.г. информируем Вас о результатах совещания от 30 августа при Секторе автомобилизации и аэрофикации Госплана СССР по вопросу в строительстве мотоциклетного завода.

Докладчик подкомиссии тов. Дьяков /Транспортная Секция Госплана РСФСР/ изложил заключение подкомиссии в пользу выбора гор. Ижевска пунктом строительства основного мотоциклетного завода. Сущность заключения совпадает с содержанием посланной Вам докладной записки тов. Дьякова о перспективах советского мотоциклостроения.

Несмотря на единодушное решение подкомиссии в пользу Ижевска повторение её участниками и на совещании 30/УШ, Председатель тов. долгое время продолжал стоять на своей точке зрения предпочтения Харькова.

В частности он высказывал опасение, что при строительстве основного мотоциклетного завода в Ижевске массовая продукция /25 тыс. мото/ будет получена лишь в 1934 году, тогда как при Харьковском варианте мотоциклостроение в ближайшие же годы может быть развернута в больших размерах / на три года соответственно 6,15 и 25 тыс. шт. / В конечном итоге тов. с своей стороны выдвинул такой путь развития мотоциклостроения с 1932 года разворачивается усиленными темпами серийное производство мотоциклов при Харьковском автосборочном заводе, которое на основе накопленного опыта, в последующие годы вырастает в массовое производство /поточный метод/. Начиная с 1933 года должно быть приступлено к подготовке строительства Ижевского Мотозавода с расчетом пуска на полную мощность в 1936 году.

Этот вариант встретил со стороны ряда участников совещания существенные возражения, из которых наиболее весткие были сделаны представителем Вато тов. Дьяковым. Последний указал, что при развертывании мотоцикlostроения без иностранного опыта и технической помощи обойтись нельзя, потому путь перерастания серийного полукустарного производства в массовое и поточное /харьковский вариант/ должен быть решительно отвергнут. Далее тов. Дьяков настаивал на программе производства, как минимум в 50 тыс. шт. /Харьковский завод рассчитан на 25 т. шт./ и наконец указывал на необходимость ускорения темпов строительства Ижевского гиганта.

Аргументация представителя Вато в ведении которого приказом ВСНХ передано мотоцикlostроение, оказала свое действие.

В итоге по предложению тов. приняты следующие решения названного им. "бесспорными": 1/начиная с будущего года, развитие мотоцикlostроения идет путем строительства основного завода, производительность в 50 тыс. мото; 2/ основная ориентировка должна быть взята на Урал и 3/точкой строительства избирается Ижевск. В отношении Харьковского завода принято решение о развитии в ближайшие же годы серийного производства и о дальнейшей реконструкции, рассчитанной на производительную мощность в 25 тыс. шт.

Тип мотоцикла окончательно не определен, это поручено Вато. Однако, высказывалось мнение о желательности изготовления на Ижевском заводе мотоциклов всех трех типов: малого /300-350 куб. сант./ среднего /500-600/ и тяжелого /1000-1200/ и на всяком случае двух первых типов.

Представителей Украины, начиная с категорического заявления, что Харьковский завод во всяком случае будет строиться, кончили тем, что против последнего предложения тов. принятого совещанием, каких либо возражений не сделали.

Таким образом, в одной из дальнейших инстанций предшествующих Президиуму Госплана СССР в секторе автомобилизации и аэрофикации - вопрос разрешен в безусловно положительном смысле.

В ближайшие же дни мы выясним окончательные точки зрения Сектора машиностроения /где почва уже подготовлена/ и сектора капитальных работ/.

С своей стороны Представительство считает своевременным, чтобы Краевые и областные органы решительно поставили перед центром вопрос о всемерном ускорении темпов строительства с тем, чтобы половинную продукцию /25 тыс. мото/ получить не в 1934 году, а уже в 1933 году. В этом отношении мы рассчитываем встретить полную поддержку Ватю.

Приложение: Докладная записка тов. Дьякова и протокол совещания
30/III с.г.

Представитель Вотобласти
при Президиуме ВЦИК - Будин

Консультант - Савостьянов

В левом верхнем углу первого листа есть штамп ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ВОТСКОЙ Автономной Области при Президиуме ВЦИК датирован 2 сентября 1931 года за № 10/6.

Верно

Зав. партархивом - *Семин* - Л.Семинова/

2шт

Орлову

48-11
19

22 сентября 31

№ 86

М.Х.С.С.Р. Районный Центр. Канц.
Тел. 2-10-00. Факс 3-95-10.
Телеграфный адрес: Массово-
Восточный.

каму

48

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

АРХИВЫ УДУМУРТИИ

1906
было предложено к подгоне, строительство Троицкого завода с расчетом пуска на полную мощность в 1930 году.

Этот вариант встречал со стороны ряда участников общества отсутствие интереса, из которых наиболее вежливым и объективным представителем Ваго тов. Давыдов, владимирским указом, что при выполнении монтажа строения без предварительного опыта в технических деталях об этом нельзя сказать, почему путь переработки окончился и почему старое строение достигло в массовом и техническом отношении /Харьковский завод/ должен быть решительно отменено. Далее тов. Давыдов настаивал на прогрессивном производстве, как минимум, в 50 тыс. шт. /Харьковский завод/ рассчитан на 25 т. шт. /и наконец указывал на необходимость ускорения темпа строительства Троицкого гиганта.

Другим вариантом представителя Ваго, в отношении которого известно, что он является металлургом, в связи с тем же делом.

В итоге не предложено тов. Давыдова принять, а именно: 1) /в отношении на "бессириния": /начиная с будущего года, при этом металлостроения идет путем строительства Троицкого завода, производительностью в 50 тыс. шт.; 2) /в отношении ориентировка должна быть сделана на Урал в 3/4 точки строительства находится Ковдор. В отношении Харьковского завода принято решение "отложить" и ближе кие же годы серийного производства и в дальнейшем реконструкция, рассчитанная на производственную мощность в 20 тыс. шт.

Тем же заводом окончательно не определены; все поручено Ваго. Единственным недостатком является в настоящее время подготовления на Харьковском заводе металлургов всех трех типов: валого /300-400 т. шт./, среднее в 500-600 /и т.д. /и т.д. /1000-1200/ и на заводах двух первых типов.

Представители Украины, начиная с материального вступления что Харьковский завод не только лучше, будет строиться, начиная тем, что против предложения тов. Давыдова, принятого в настоящее время, каких либо возражений не сделали.

Таким образом, в одном из важнейших станциях, представляющих Прованс, Госплана СССР - восточном направлении и в частности восточном направлении без учета внеплановых заказов.

В ближайшее же время на основании окончательных точек времени

49 20 48 18

...где наиболее острая/где неч... уже подготовлена/ и че...
...капитальных работ.

С обеих сторон... считает необходимым, чтобы Краевые и областные органы решительно поставили перед центром вопрос о мерах ускорения темпов строительства с тем, чтобы подготовленную продукцию /... млн. мост./ получить не в 1934 году, а уже в 1933 году. В этом отношении мы рассчитываем встретить полную поддержку Ветв.

Приложение: Докладная записка тов. Дьякова и проект решения 30/75 г.

Председатель Ветвоблкома
при Краевкомхозе

Сидоров

/Подпись/

Консультант

Сидоров

/Составляется/

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

ЗАВЕРИТЕЛЬНАЯ НАДПИСЬ

В деле № _____ описи № _____ фонда № _____
подшито и пронумеровано 20 (двадцать)
_____) листов.

"16" сентября 1980

(Подпись)

Галибин

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

Центр документации новейшей истории УР
ПРОВЕРЕНО
 "15" 05 20 13 г.
 Подпись *Иванов*

Государственное казенное учреждение
 «Центр документации новейшей истории УР»
ПРОВЕРЕНО
 "15" 05 20 15 г.
 Подпись *Иванов*

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

Центр документации новейшей истории УР
ПРОБЕРАНО
24. 10 1994
Должность _____
Подпись _____

Центр документации новейшей истории УР
ПРОБЕРАНО
5. 11 1994
Должность _____
Подпись _____

Центр документации новейшей истории УР
ПРОБЕРАНО

Центр документации новейшей истории УР
ПРОБЕРАНО
