



УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО
СОВЕТА УКРАИНСКОЙ ССР
О НАГРАЖДЕНИИ ХАРЬКОВСКОГО
ВЕЛОСИПЕДНОГО ЗАВОДА
ИМЕНИ Г. И. ПЕТРОВСКОГО
ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО
СОВЕТА УКРАИНСКОЙ ССР.

За высокие производственные достижения и в связи с 50-летием со дня основания наградить Харьковский велосипедный завод имени Г. И. Петровского Почетной Грамотой Президиума Верховного Совета Украинской ССР.

Председатель Президиума
Верховного Совета
Украинской ССР

И. Грушецкий

Секретарь Президиума
Верховного Совета
Украинской ССР

Я. Колотуха

г. Киев, 3 декабря 1973 г.

ИСТОРИЯ ФАБРИК И ЗАВОДОВ

Серия основана в 1962 году

А. И. Каневский, А. И. Привалов

ПЕРВЕНЕЦ СОВЕТСКОГО ВЕЛОСТРОЕНИЯ

Очерк истории
Харьковского велосипедного завода
имени Г. И. Петровского

Харьков
«Прапор»
1990

Каневский А. И., Привалов А. И.

- К19** Первенец советского велостроения:
Очерк истории Харьк. велосипед. з-да
им. Г. И. Петровского.— Х.: Прапор,
1990.— 245 с.: ил.— (История ф-к и
з-дов: Сер. осн. в 1962 г.).
ISBN 5-7766-6263-7.

Очерк посвящен истории Харьковского велосипедного завода им. Г. И. Петровского, основанного в 1923 году. Книга рассказывает об этапах развития первенца советского велостроения, его трудового коллектива, о том, как сегодня, в сложных условиях хозрасчета решаются вопросы совершенствования производства, повышения качества продукции, улучшения социально-бытовых условий тружеников предприятия.

Книга рассчитана на массового читателя.

К $\frac{2705140200-039}{M218[04]-90}$ БЗ—6—13—90

ББК 63.3(2Ук)7-24

ISBN 5-7766-6263-7

© А. И. Каневский, А. И. Привалов, 1990

ВМЕСТО ВСТУПЛЕНИЯ. СТРАНИЦЫ ИЗ ЖИЗНИ ВЕЛОСИПЕДА

Колесо известно с глубокой древности, но сравнительно недавно человек, соединив два колеса, создал велосипед.

Первый двухколесный велосипед с педалями, большим ведущим передним колесом и малым задним был построен в России крепостным мастером Е. М. Артамоновым в 1801 году. На нем он проехал от Верхотурья (под Пермью) до Петербурга. В 1808 году в Париже появился двухколесный велосипед без рулевого управления. Движение осуществлялось отталкиванием ногами от земли. Позже немецкие механики снабдили этот велосипед рулевым управлением, педалями и шатуном. Со временем деревянные колеса были заменены ободами, проволоочными спицами и резиновыми шинами.

Бурное развитие этого изобретения приходится на 60—70-е годы прошлого столетия. Вот как писали о двухколесных машинах, накатывавших по земным дорогам свои первые километры, газеты 120-летней давности.

«Английский аптекарь Кемп первым прокатился на велосипеде по Индии,— писал в 1869 году совершенно потрясенный этим фактом журнал «Сын отечества».— Так как днем по причине нестерпимого зноя выходить на индийские улицы невозможно, то Кемп выехал на своей машине ночью, благоразумно запасшись фонарем. Это происходило в окрестностях Бомбея. Индусы были поражены при виде человека, который с быстротой стрелы неся на колесе. Многие падали на колени, вообра-

жая, что бог Вишну вновь воплотился и сошел на землю».

«В Англии страсть к велосипедам развивается все более и более,— сообщает в том же году этот журнал, как бы комментируя соревнование.— Довольно странное пари происходило там недавно между одним велосипедистом и погонщиком ослов. Они побились об заклад, кто из них проедет скорее пространство в три мили. Все думали, что победит велосипедист, но случилось наоборот. Осел до такой степени усердствовал, что совершал чудеса быстроты и прибыл первым к цели в три четверти часа. Соперник его, который в бешенстве, что остался побежденным, готов был разбить своего механического коня, должен был заплатить условленную сумму, и, говорят, весьма значительную».

Как всякое техническое новшество, велосипед с трудом завоевывал себе право на существование. «По уверению венских газет,— осторожно сообщали «Московские ведомости»,— профессор доктор Оппольцер высказался следующим образом о вредности действия на здоровье велосипеда: «Людам, по-видимому, еще мало громадной смертности, господствующей у нас, ибо иначе нельзя объяснить усердие, с каким начали повсюду забавляться велосипедами. Не подлежит сомнению, что чрезмерное напряжение мускулов, необходимое при управлении велосипедом, легко производит не только гипертрофию всех мышц и сердца, но еще причиняет разные болезни в сердце, а нередко и аневризмы».

Но практичные англичане уже искали велосипеду полезное применение. «Велосипедисты впервые удостоились на днях быть предметом обсуждения в палате английского парламента,— писала в 1869 году газета «Новое время».— Один из недавно из-

бранных членов этой палаты сделал генерал-почтмейстеру запрос, нельзя ли будет применить это изобретение к доставке писем по почте за город. Генерал-почтмейстер отвечал, что были уже деланы опыты в этом роде, но что подобное изобретение годится только на ровной дороге».

Велосипед становится все более популярным. «Биржевые ведомости» в 1869 году пытаются уже подготовить своих читателей к появлению в России чудесных машин: «Из-за границы привезено в Питер множество самокаток под иностранным названием велосипед. Но что за машина велосипед? Это маленькая тележка о трех или двух колесах. Одно из них движется вместе с осью, как в паровозе. На тележку садятся верхом, ноги ставят на приступки переднего колеса и надавливают их то правую, то левую ногою. От обращения переднее колесо бежит вперед, а задние обращаются вокруг оси. Вот и вся премудрость... Езда на самокатках дается так же не скоро, как и коньки, но упражнение научит находить центр тяжести...»

А вот и первое своеобразное цирковое представление, описанное в 1869 году в «Сыне отечества»: «Из Нью-Йорка пишут: «Профессор Дженкинс совершил в своем роде великий подвиг: он проехал на велосипеде над Ниагарским водопадом по канату, протянутому на протяжении тысячи английских футов. Колеса велосипеда были в три дюйма шириною, переднее колесо имело в диаметре 38 дюймов, а заднее — 34. Профессор и его экипаж весили 270 английских фунтов. Кроме того, он держал в руке шест длиною в 8 футов, весом в 28 фунтов, с двумя десятифунтовыми шарами на оконечностях. Профессор совершил свой переезд в 11 минут. На половине дороги он остановился на несколько минут, чтобы дать время снять

с себя фотографическое изображение и чтобы перевести дух».

А «Николаевский вестник» в 1870 году пишет о том, что «повсеместно входящие в моду самокаты, или велосипеды, получают наконец, применение и к военному делу. Австрийской службы капитан Пистотник предлагает нового рода новинку — самокат, на который может поместиться десять солдат с особо устроенным картечником».

Наконец, велосипеды стали завоевывать российскую знатную публику. «В последнее время в некоторых магазинах на Кузнецком мосту,— сообщают «Русские ведомости» в 1869 году,— получена весьма значительная партия самокатов, или велосипедов. Это, как известно, двух- и трехколесные одиночные экипажи, в которых седок может без лошади ехать куда ему угодно, приводя в движение своими ногами колеса и направляя свой экипаж руками посредством поворотов стержня. При хорошем управлении такой самокат может делать по 18 верст в час... Простонародье, видевшее эти самокаты, уже обозвало их чертопхайками... Страсть к самокатам, этой новой забаве, до того распространилась по всей Европе, что фабриканты велосипедов решительно не успевают заготавливать их. Но все-таки Европа далеко отстала в этом от Америки, где скачка на велосипеде сделалась любимым занятием всех классов общества. Особенно легкостью отличается паровой велосипед, на котором можно ехать по всякой мостовой, даже и по московской».

В том же году во Франции состоялись и первые официальные соревнования по велоспорту между Руаном и Парижем на деревянных велосипедах. Развив скорость в среднем 11 километров в час, победитель преодолел расстояние в 120 километ-

ров... почти за 11 часов. Первые гонки велосипедистов в России были проведены на беговом ипподроме в Москве 24 июля 1883 года.

Но тот велосипед, который в общих чертах сохранился до настоящего времени, был создан в 1893 году в Англии.

Промышленное производство веломашин началось в конце XIX века и тогда же в Европе их стали широко применять в военном деле для связи, перевозки раненых, легких орудий, военного имущества.

Первое кругосветное путешествие на велосипеде совершил в 1911—1913 годах А. Панкратов (Россия), за что был удостоен высшей награды Международного союза велосипедистов (создан в 1900 году) — Бриллиантовой звезды.

Массовая езда на велосипедах, развитие велоспорта в России приходится на 20—40-е годы XX века. И важная роль в этом принадлежит Харьковскому велосипедному заводу имени Г. И. Петровского.

РОЖДЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВЕЛОСИПЕДНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

1923—1932 годы



ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА

До Великой Октябрьской социалистической революции в стране не было своей велопромышленности. В 1905—1914 годах производством велосипедов в России и их продажей занимались две иностранные фирмы: Лейтнера — в Риге и Дукса — в Москве. В Риге располагалась фабрика по производству велосипедов и автомобилей «Россия» и несколько мелких кустарных мастерских компании «А. Лейтнер и К^о». Предприятие закупало по импорту сложные детали, узлы и специальные материалы и, постепенно увеличивая номенклатуру деталей собственного изготовления, из года в год наращивало выпуск дорожных, полугоночных, дамских и детских велосипедов.

Фирма реализовывала продукцию через свои магазины в Риге, Москве и Варшаве, пересылала велосипеды и почтой. Продажная стоимость велосипеды составляла от 100 (детский) до 200 рублей (дорожный).

За десять лет предприятие изготовило 75 тысяч машин. Еще около 140 тысяч Россия приобрела в те же годы за границей.

В 1914 году началась первая мировая война, и фирма прекратила выпуск велосипедов. Предприятие Лейтнера (не в полном комплекте) в 1915 году было эвакуировано в Харьков. Его

Бюро ячейки ЛКСМ 1-го
Государственного велозавода им. Г. И. Петровского.
Первый справа — секретарь бюро С. Шунько.
1924 год

разместили в нескольких свободных цехах завода «Серп и молот». Здесь до 1924 года в небольших количествах изготавливались складные велосипеды для военных «самокатных» частей. Главной продукцией завода являлись военные заказы, не связанные с прежней основной специализацией.

После окончания первой империалистической, а затем и гражданской войны страна вступила на путь восстановления народного хозяйства на новой, социалистической основе. Предприятия были национализированы (в том числе и иностранные), был принят и начал осуществляться Государственный план электрификации России — ГОЭЛРО. Это ускорило процесс возрождения народного хозяйства и, прежде всего, промышленности.

В 1920 году в Харькове был создан областной Металлотрест, которому подчинялось несколько металлообрабатывающих заводов — «Красный Октябрь», имени Т. Г. Шевченко, металло-штамповочный, Сумский машиностроительный. В конце 1923 года в систему Харьковского металлообъединения вошел и бывший завод Лейтнера. Материальные ресурсы заводов и треста были ограниченными, но благодаря взаимопомощи объединенные предприятия, преодолевая трудности, восстанавливали производство, в том числе и велосипедное.

За короткое время бывший завод Лейтнера сменил несколько ведомств. Он подчинялся губернской транспортной секции (Губтранс), горкомхозу, автосекции исполкома... И каждый новый «хозяин» давал задание на выпуск своей продукции, покрывавшей текущие нужды страны — автосвечей, болтовых гаек, сквородок...

В сентябре 1923 года Харьковский губернский Совет народного хозяйства рассмотрел вопрос



Так начинался Харьковский велосипедный завод.
Первое рабочее собрание велостроителей
на территории бывшего завода Гельферих-Саде
(ныне завод «Серп и молот»). 1923 год

о бывшем велозаводе Лейтнера и, чтобы включить его «в общий план производства промышленности Харьковской губернии» и организовать на нем производство велосипедов, предложил соответствующим городским организациям разрабатывать:

«1. план переброски завода и установки станков, способ переброски и стоимость с описанием станков и машин;

2. план организации производства на предстоящий год;

3. финансовый план по данному предприятию на этот же год, включая и расходы по переброске;

4. баланс производственный и коммерческий с подробными учетными ведомостями по всем статьям актива и пассива;

5. план возможного изыскания дополнительных средств в случае, если баланс завода будет не-удовлетворительным».

По всем перечисленным пунктам необходимо было представить документы губсовнархозу к 1 октябрю 1923 года.

На основании подготовленных материалов Харь-ковские губисполком и горсовет приняли постанов-ление (№ 89 от 13 ноября 1923 года): «В целях более рационального использования бывшего за-вода Лейтнера и бывшего завода Блейхерта при-знать целесообразным объединение этих двух заводов путем перевода оборудования завода б. Лейтнера в завод б. Блейхерта. Работу по переоборудованию закончить в течение 2,5 месяца. Признать необходимым оказание ГСНХ банковского кредита через Коммунальный банк сроком на 6 месяцев, взяв ответственность на Губисполком».

Этот документ является «метрическим» свиде-тельством о рождении в стране первого Государ-ственного велосипедного завода, по желанию рабочих вскоре получившего имя Всеукраинского старосты и их шефа Г. И. Петровского. Директором был назначен И. М. Жила.

Территория завода проволочных канатных дорог фирмы Блейхерта и Эйхнера (Харьков — Лейпциг), куда был переведен бывший велосипедный завод Лейтнера, находилась напротив завода «Серп и молот», на Корсиковской улице (ныне Москов-ский проспект) и составляла около трех гектаров. Сюда подходила железнодорожная ветка.

В технической библиотеке велозавода хранится генеральный план заводской территории и стро-ений тех лет. Центральный кирпичный корпус, построенный в 1893 году, имел площадь 1200 квадратных метров. Площадь второго производ-

ственного корпуса (тоже кирпичного) высотой около десяти метров составляла 800 квадратных метров. Имелось несколько деревянных построек общей площадью 450 квадратных метров и большой жилой дом с фруктовым садом. На этом месте и развернулись работы по созданию первенца отечественного велостроения.

Предстояло провести ремонтно-строительные и сантехнические работы, смонтировать имеющееся и изготовить нестандартное технологическое оборудование, оснастку, подготовить техническую документацию, подобрать и обучить кадры.

Ко времени организации велопроизводства на заводе работало всего 50 рабочих и специалистов-практиков из тех, кто эвакуировался в Харьков из Риги в 1915 году. Они составили костяк будущего коллектива, стали мастерами и инструкторами, обучали новичков. На строительстве и монтаже работали все. Очищали помещения от ненужного прежнего оборудования, хлама и мусора, ремонтировали крыши, полы, окна, устанавливали станки.

В центральном корпусе разместили механический цех. Станки не имели индивидуальных моторов и работали от общего локомотива при помощи ременной передачи от трансмиссионных групповых валов. Для монтажа трансмиссий пришлось устроить специальные клетки из деревянных брусьев, отчего цех имел вид засохшего на корню леса.

Во втором корпусе организовали сборочный цех. В приспособленных для производства деревянных помещениях оборудовали отделочный цех, где работала всего одна бригада — инструментальщики.

Параллельно шла подготовка технической документации. Чертежей, технологических карт, спецификаций на заводе не было. Изготовление деталей, узлов осуществлялось по образцам (шабло-

нам) и к ним доделывались сопрягающиеся детали. Здесь весьма помог опыт кадровых рабочих. В технологическом бюро работала молодежь, а том числе выпускники Харьковского технологического института М. Бойко, З. Кореневский, Я. Крупенин, П. Левит, В. Пустовалов. И все-таки специалистов не хватало, каждый осваивал несколько специальностей. М. Бойко была, например, и копировщицей, и светокопировщицей, и архивариусом. Должности начальника технологического бюро еще не было, пятеро энтузиастов сами распределяли между собой работу, исходя из требований производства, наклонностей и способностей каждого. Все вместе упорядочивали первичную техническую документацию, оформляли чертежи основного изделия.

Помогая производству, технологи учились у рабочих.

— Каждую свободную от чертежной доски минуту, — вспоминал ветеран велозавода Е. В. Кацев, — мы проводили в цехе. Наблюдали за той или иной производственной операцией, просили рабочих показать, как работают инструменты, приспособления, вновь собранная оснастка, интересовались, какие, на их взгляд, есть недостатки в новой технологии. Советовались с опытными рабочими и мастерами о новых конструкторских замыслах. Инженеры росли вместе с рабочим коллективом.

В процессе работы искали и находили самые неожиданные технологические решения. Например, предприятие не имело специальных труб для велосипедных рам. Кто-то предложил использовать казацкие пики, оставшиеся на территории соседнего завода со времени первой мировой войны. Технологию изготовления передней и задней вилок

подгоняли под материал. Трубки набивали песком, отверстия закупоривали бумажными пыжами и затем с помощью ломика вручную сгибали нужную вилку.

Небольшой рамный цех был заставлен корытами с песком, возле которых сидели работницы-набивщицы. Цех тонул в облаках пыли, песок был везде — в одежде, глазах, волосах и даже на зубах. Ручной труд преобладал во всех цехах. И в таких примитивных условиях небольшой коллектив смог изготовить к концу 1923 года несколько веломашин, а в 1924 году — более тысячи велосипедов.

Развитие отечественной промышленности в те годы сдерживала зависимость от капиталистических стран, к которым приходилось обращаться за материалами, деталями, оборудованием и даже за проектами. Расплачивалась страна за все золотом.

В 1925—1926 годах велозавод закупал в Англии трубы стальные цельнотянутые (шести размеров); проволоку спицевую и пружинную (пяти размеров); профилированные и сваренные полосы из холоднокатаной ленты для ободьев; диски-заготовки большой шестерни; сталь углеродистую для шатунов. Из Англии поступали велосипедные роликовые цепи, шарики и шарикодержатели, седельные заклепки и спицевые ниппели, масленки, никелевые аноды, графитные тигли, ручки целлулоидные для руля, шлифовальные и полировальные круги, химическая продукция... Часть материалов шла из Германии.

Понятно, что в таких условиях о наращивании выпуска велосипедов нечего было и говорить. Выход был в быстром развитии металлургической промышленности СССР, переходе на отечественные материалы.

Принципиально важной технической проблемой стала замена цельнотянутых тонкостенных труб повышенной прочности, которые закупались в Германии, на электросварные трубы. Такие трубы были сделаны и испытаны отечественной промышленностью. Сократились валютные затраты и появилась возможность резко увеличить выпуск велосипедов.

Чтобы обеспечить производство поковками и теплом, были построены небольшая кузница и котельная. Одновременно начала работать бригада по изготовлению инструмента. Технологические процессы были плохо механизированы, требовали больших затрат труда и времени. Заготовки деталей имели большие припуски на обработку. Например, поковки шатунов обрабатывались фасонными фрезами по профилю и строганием по плоскостям, корпус задней втулки вытачивался из прутка диаметром 60 мм с отходом в стружку до 70 процентов металла. Ниппели вытачивались на автомате из прутковой латуни диаметром 7 миллиметров, зубья (большой и малый), шестерни фрезеровались. Никилировали и окрашивали узлы на упрощенном оборудовании, отделка поверхностей на шлифовальных кругах осуществлялась в помещениях с плохой или вовсе отсутствующей вентиляцией.

Трудности преодолевались терпением, энтузиазмом, верой в светлое завтра, сознанием того, что продукция необходима молодой Советской стране.

В 1923 году на заводе была создана комсомольская ячейка. Входили в нее тогда всего три комсомольца — Федор Дьяченко, Павел Муратов и Сергей Шунько. Чуть позже членами ВЛКСМ стали Федор Сериков, Яков Монастырский, Василий Цепковский, Федор Гришин, Александра Ля-

шенко, Александра Стоженко и другие. В 1925 году комсомольская организация насчитывала уже 35 человек. Она вела за собой молодежь завода, которая активно участвовала в субботниках и воскресниках, стремилась быть в авангарде коллектива. Юноши и девушки занимались спортом, были активными участниками художественной самодеятельности. Цехи поначалу не отапливались, зимой руки примерзали к металлу. Комсомольцы по собственной инициативе после работы изготовили печи-буржуйки и установили их в цехах. Часто оставались на ночь, топили печи, чтобы нагреть помещения к началу рабочего дня.

Самой массовой общественной организацией завода была профсоюзная. В начале апреля 1924 года она насчитывала 250 человек. Заводская профсоюзная организация входила в профессиональный союз работников металлообрабатывающей промышленности «Металлист». Один из крупнейших в губернии, он имел восемь подрайкомов, в том числе в Сумах и Балаклее.

В состав первого заводского комитета профсоюза входили Е. В. Филатов (председатель), М. А. Горбачев (секретарь), С. А. Демидов, Н. В. Пузин и другие. Профсоюзная работа в коллективе осуществлялась по нескольким направлениям, были созданы секторы — организационно-массовый, культурно-просветительный, тарифный, охраны труда. Активно работала производственная комиссия. Регулярно, два раза в месяц, она рассматривала самые разные вопросы, касающиеся производства. Так, в феврале 1924 года на совещании решались вопросы об ускорении переброски станков с одной производственной площадки на другую, сокращении сроков ввода в эксплуатацию цехов и выпуске первой партии велосипедов



Г. И. Петровский (в центре в белой рубашке)
среди рабочих завода.
1924 год

в количестве 50 штук. На заседаниях комиссии рассматривались вопросы промфинплана и ход его выполнения, вопросы снижения себестоимости продукции, текучести кадров, повышения профессиональной подготовки рабочих, причины неудовлетворительной работы отдельных участков, простоя оборудования. Комиссия осуществляла строгий контроль за ходом выполнения коллективного договора, обязательств со стороны рабочих и администрации.

Проверку выполнения коллективного договора проводили семь специально сформированных бригад, в которые входило 28 человек. О результатах докладывали на цеховых и общезаводских профсоюзных и рабочих собраниях.

Поскольку отдела технического контроля на заводе еще не было, за качеством исполнения де-

талей и веломашин следили специальные комиссии из рабочих во главе с мастерами.

Республиканские и местные партийные и советские органы с первых дней создания завода уделяли ему постоянное внимание. Как-то, года два спустя после организации велозавода, на проходной появился коренастый человек в очках, с клинообразной бородкой и густыми усами.

— Где можно видеть товарища Гаврюшенко? — спросил он сторожа.

Сторож ответил, что на заводе трое рабочих носят такую фамилию. Тогда посетитель объяснил, что он ищет того Гаврюшенко, который был делегатом Второго съезда Советов. После этого все быстро уладилось. Николая Федоровича Гаврюшенко, тогда еще просто Николая, разыскали и позвали на проходную. Вскоре он уже беседовал с Председателем ВУЦИКа Григорием Ивановичем Петровским. Вместе с Н. Ф. Гаврюшенко Всеукраинский староста заинтересованно осматривал предприятие, разговаривал с рабочими, интересовался их жизнью, заработками, условиями труда, организацией производства (сам когда-то был токарем). Почти весь день провел Григорий Иванович на заводе. С тех пор Г. И. Петровский стал часто посещать велозавод.

Ветераны вспоминают, как Г. И. Петровский как-то после смены выступал перед рабочими с докладом о текущем моменте. После многочисленных вопросов, на которые он дал четкие и ясные ответы, сфотографировались на заводском дворе. Снимок сохранился, экспонируется в заводском музее. На нем рядом с Григорием Ивановичем стоят совсем еще молодые Н. Ф. Гаврюшенко, А. Я. Стоженко, Я. М. Крупенин, С. И. Каминская, Н. Д. Левадный и другие.

И еще одна групповая фотография привлекает внимание на стенде музея. Снимок был сделан сразу после первого партийного собрания, состоявшегося в 1925 году и избравшего партийное бюро. На фото — 25 коммунистов-велозаводцев.

Коммунисты были совестью заводского коллектива. Многие сделали для становления завода Николай Федорович Гаврюшенко, с оружием в руках отстаивавший Советскую власть в годы гражданской войны; Роберт Карлович Битенек, которого ветераны-велозаводцы помнят строгим, всегда подтянутым, дисциплинированным; Петр Иванович Хилобок — коммунист ленинского призыва, один из лучших производственников; Сергей Федорович Шунько, бывший красногвардеец, воевавший в гражданскую на Донбассе; Клавдия Климовна Мягкова — лучший мастер сборочного цеха, позже — кавалер ордена Ленина. Некоторые рабочие были приняты в партию уже на велозаводе: Георгий Пантюхов, Владимир Курилов, Василий Ключко, Александра Ляшенко и другие.

Благодаря энергии, настойчивости коммунистов удалось в первые годы отстоять завод, который хотели закрыть, так как не хватало помещений, материалов, оборудования, кадров. По их инициативе началось строительство инструментального цеха. Строили своими силами во внеурочное время.

В 1926 году на производство была поставлена первая единая модель велосипеда «Украина». Вместо лейтнеровской втулки «Россия» стала применяться более совершенная и надежная в эксплуатации, технологичная в изготовлении втулка «Торпедо». (Сварные трубы отечественного производства и втулки «Торпедо» применяются всеми велозаводами страны и в настоящее время).

Несмотря на сложности, коллектив не топтался на месте, завод набирал постепенно мощности, увеличивая выпуск велосипедов, осваивал программу капитальных вложений, заботился о качестве своей продукции.

В 1925—1927 годах Харьковский вело завод выпустил 11,9 тысячи велосипедов, при этом снизив их себестоимость со 129 до 110 рублей 69 копеек.

ДАЕШЬ 50 ТЫСЯЧ ВЕЛОСИПЕДОВ В ГОД!

В 1927 году вело завод приступил к разработке контрольных цифр первой пятилетки. Это был первый опыт прогнозирования роста производства на длительный срок, поэтому рассматривалось несколько вариантов плана, из которых должен был вырисоваться единственный, наиболее обоснованный. Намечалось наращивать выпуск велосипедов по годам, начав с 15 тысяч, и к концу пятилетки достичь выпуска 50 тысяч велосипедов в год. Для этого предстояло построить новый производственный корпус площадью 1500 квадратных метров, что резко улучшило бы условия труда рабочих при отделке, гальванопокрытии, окраске, сборке велосипедов.

На одном из общих заводских собраний, состоявшемся 18 июля 1927 года, (присутствовало 315 человек) выступил Г. И. Петровский и сообщил, что в центральных плановых органах рассматривается вопрос о строительстве нового вело завода в Москве, рассчитанного на выпуск 100—120 тысяч машин в год.

То, что необходим новый мощный завод по выпуску велосипедов, понимали все: производст-



Партячейка завода.

Во втором ряду пятый слева —

секретарь партийной организации Дидусенко.

1925 год

венные мощности ХВЗ не обеспечивали потребности страны в велосипедах. Но почему надо строить в Москве, если можно реконструировать завод в Харькове? Строительство здесь обойдется дешевле, потому что рядом мощная металлургическая база — Запорожье, Днепропетровск, Днепродзержинск, топливная — Донбасс, есть опыт производства веломашин, достаточное количество квалифицированной рабочей силы. Эти позиции отстаивали рабочие и инженеры Харьковского велозавода.

Вопрос обсуждался на партийном бюро, в завкоме, на собраниях общественных организаций, общих рабочих собраниях, плановых комиссиях горисполкома, окрисполкома и в вышестоящих плановых и директивных органах. Активное участие в обсуждении этого вопроса приняла печать.

В статье «Новый велозавод необходимо строить в Харькове» газета «Коммунист» в ноябре 1927 года писала: «Харьковский окружком обратился в ВСНХ СССР с просьбой ускорить решение вопроса о строительстве нового велозавода. Новый завод необходимо соорудить на базе теперешнего завода им. Г. И. Петровского. Для организации строительства завода создан специальный комитет под председательством т. Буздалина. В его состав вошли тт. Сидоров, Барановский (окрфинотдел), Бородай (райком «Металлист»), Машинко и Костиков (окрплан)...»

24 февраля 1928 года в статье «Строить новый велозавод в Харькове» сообщалось, что Укрэкономсовет обратился в Совет Труда и Оборон с ходатайством о сооружении нового велозавода в Харькове на базе завода им. Г. И. Петровского. Укрэкономсовет подготовил динамику роста производства, затрат и стоимости велосипедов на новом заводе: с 1927 по 1931 год затраты на реконструкцию составят около трех миллионов рублей (значительно меньше, чем на строительство нового), выпуск велосипедов вырастет с 10 тысяч до 125 тысяч в год, себестоимость одной машины снизится со 105 до 75 рублей.

В марте в газетах появился ряд заметок работников завода. Их заголовки достаточно красноречивы — «Завод им. Петровского — прекрасная база для массового производства велосипедов», «Силы у нас хватит», «Где можно производить дешевый велосипед?» Они обосновывали необходимость строительства велозавода в Харькове.

Наконец, 12 апреля газета сообщила, что на заседании коллегии Главметалла обсуждался вопрос о месте строительства велосипедного завода. Претендентов было несколько — Харьков, Москва,

Подольск и другие. Коллегия Главметалла обязала научно-технический совет в двухнедельный срок провести технико-экономическую проверку каждого предложения. Был сделан предварительный вывод: возможно строительство двух заводов с годовой производительностью 120 тысяч велосипедов каждый.

22 апреля 1928 года газета «Коммунист» писала: «Вчера сообщалось, что окрисполком получил от представителя Украины при правительстве СССР окончательное заключение о том, что высшие органы Союза ССР положительно решили вопрос о строительстве нового велозавода в столице Украины. Строительство нового велозавода, в котором будет использовано оборудование старого предприятия, позволит уже в течение трех лет увеличить выпуск велосипедов до 100000 штук. Уже в текущем (т. е. 1928) году планом Укрмаштреста предусматривается выпустить 30 тысяч велосипедов. В связи со строительством завода окрисполком считает необходимым выпустить в столице специальный велогазет, чтобы помочь финансированию строительства и дать возможность трудящимся на льготных условиях приобрести велосипеды».

Заместитель председателя Харьковского окрисполкома, отвечая на вопрос работника газеты «Коммунист» о путях развития нового велозавода, заявил, что ВСНХ должен выделить в 1928 году на строительство нового завода 500 тысяч рублей. Производство будет расширено до выпуска 125 тысяч велосипедов в год. Себестоимость, а также розничная цена в конце пятилетки снизятся на 30—35 процентов, количество работников увеличится с 513 до 1100 человек. Ставится также задача, чтобы в 1931—1932 годах новый Харьковский велозавод уже имел возможность полностью

работать на сырье и полуфабрикатах, изготавливаемых на советских заводах, освободившихся от импорта.

14 мая 1928 года под председательством члена президиума ВСНХ Госарина состоялось первое совещание по вопросу строительства в Харькове нового велозавода. В совещании приняли участие представители велозавода Г. И. Петровского, Укрмаштреста, окрисполкома, отдела местной промышленности и ответственные работники металлоотдела ВСНХ. Совещание признало целесообразным передать проектирование завода Гипрометзу.

13 октября 1928 года состоялось совещание в Главмашстрое ВСНХ СССР по вопросу велосипедного производства в стране. Совещание приняло решение начать выпуск велосипедов на Пензенском заводе Патрубтреста и довести его до 100—120 тысяч штук в год. Одновременно санкционировалось дальнейшее расширение Харьковского завода до выпуска 120 тысяч велосипедов в год. ВСНХ РСФСР, ВСНХ УССР и Патрубтрест должны были в трехмесячный срок представить эскизы, проекты заводов со всеми экономическими обоснованиями.

Харьковский велозавод заключил договор с Укр-гипомезом на проектирование завода мощностью 120000 веломашин в год при двухсменной работе. К 1 мая 1929 года (по договору) проект должен был быть готов.

Что же представлял собой велозавод в 1927/28 году, то есть накануне полной реконструкции? Основное производство (станки, печи, автоматы), предназначенное для непосредственных производственных целей, состояло из 169 единиц оборудования. Средний процент изношенности станков, например, по механическому цеху доходил



Траурный митинг на велозаводе по поводу смерти В. И. Ленина. В похоронах Владимира Ильича от харьковских велостроителей участвовал рабочий Белевцов. Январь 1924 года

до пятидесяти процентов, по остальным цехам — от сорока до пятидесяти процентов. Некоторые станки требовали безотлагательной замены...

Пока разрабатывался проект реконструкции завода, коллектив делал все возможное, чтобы не только не останавливать производство, но и наращивать выпуск продукции — велосипедов и запасных частей.

Весной 1929 года был сдан в эксплуатацию новый корпус на 1500 квадратных метров, введены дополнительные площади в монтажном корпусе. Парк оборудования пополнился отечественным и импортным оборудованием — одношпиндельными и многошпиндельными автоматами точения, автоматами для высадки и обработки ниппелей, ковочной двухдюймовой машиной, токарными и фрезерными станками, оборудованием для произ-

водства цепей, конвейерной ванной для никелирования, прессами для холодной штамповки и другим.

Коллектив смог решить ряд крупных технических вопросов, позволивших повысить производительность труда, улучшить условия работы, внедрить новые изделия и совершенствовать технологический процесс. На заводе началась штамповка корпуса задней втулки на ковочной машине (взамен вытачивания из прутка), стала широко применяться электросварка швов вместо пайки. Фрезерование зубьев шестерен было переведено на штамповку. Сушка лакированных узлов (рамы, вилки и другие) производилась в тоннельной печи, спроектированной и построенной специалистами завода. Термические печи были переведены на жидкое топливо. Увеличилась номенклатура деталей, обрабатываемых на автоматах.

Все это помогло освоить выпуск новых изделий. В помощь сельскому хозяйству было организовано производство и изготовление почти 600 тысяч автотракторных запальных свечей, в том числе и для трактора «Фордзон». Завод производил также в большом количестве запчасти — толкатели, поршневые пальцы и другое.

Получив в 1930 году комплектное оборудование с оснасткой и специальными материалами, завод наладил производство цепей, сократив их закупку по импорту. В 1932 году коллектив смог изготовить серию (20 штук) подвесных бензомоторов к велосипедам, положив таким образом начало моторизации велосипедов в СССР. Вес такого моторизованного велосипеда составлял около 31 килограмма. Он развивал скорость до 30 километров в час, запаса горючего хватало на 200 километров.

В течение пятилетки завод несколько раз переходил из одного подчинения в другое. На предприятии сменилось четыре директора. Все это, конечно, отрицательно сказывалось на организации управления. Но все-таки технические и другие службы постепенно укреплялись. Было организовано бюро главного механика, отдел технического контроля, химическая лаборатория, лаборатория механических испытаний и металлографии, которая была оборудована универсальной машиной, металлографическим микроскопом и другими приборами.

Технический контроль получили современные средства точных измерений — универсальный оптический микроскоп Цейса, оптиметр, оптический проектор для фигурных профилей, другую технику. Это значительно улучшило качество изделий.

Новая техника, задачи улучшения качества продукции потребовали привлечения к производству ученых. Завод стал тесно сотрудничать с Институтом металла Академии наук УССР. Специалисты читали лекции по металловедению и термообработке, проводили практические занятия профессор Тиховский, доцент Борц и другие ученые.

Разработка оптимального проекта коренной реконструкции завода, переход на метрическую систему измерений, замена импортных материалов отечественными проходили болезненно. Производство и без того обеспечивалось материалами с огромными трудностями, импорт жестко сокращался, а к концу пятилетки завоз производился в узкой номенклатуре и только в особых случаях.

Перевод металлопромышленности на отечественные материалы создавал значительные трудности на заводе. От поставщиков приходилось принимать материалы со значительными отклонениями

Н. Ф. Гаврюшенко,
участник
гражданской войны,
старейший рабочий
завода, встречался
с Г. И. Петровским



от ранее внедренных на заводе технических норм. В технологический процесс в связи с этим включались дополнительные операции, которые требовали изготовления новой оснастки, а для пруткового металла — организации калибровочного отделения. Особенно трудными в материально-техническом снабжении были вопросы обеспечения производства тонкостенными трубами, холоднокатанной лентой, спицевой и пружинной проволокой.

Поэтому нормой на заводе были сверхурочные работы, штурмовые дни и недели — план приходилось, как говорится, «вывозить» любой ценой, потому что потребность в велосипедах в стране росла, к тому же надо было покрывать выпущенные велообязательства.

К концу пятилетки на заводе трудилось 1412 человек, из них инженеров — 39 (12 — практиков),

техников — 84 (37 — практиков). Выросли свои технические кадры, многие инженеры и техники закрепились на заводе надолго. Среди них — Крупенин, Пустовалов, Левит, Мамченко, Эписов, Царихин, Тимощенко, Майборода, Чирков, Семейко, Шульман, Длугач, Болотов и другие.

Хорошо было поставлено обучение рабочих непосредственно в цехах и на курсах. Несмотря на это производство испытывало недостаток в инструментальщиках, ремонтных рабочих. Часть кадровых рабочих была откомандирована на строившиеся харьковские гиганты — тракторный и станкостроительный заводы.

Советские люди, воспринявшие первую пятилетку как свое кровное дело, героическим трудом обеспечивали выполнение плана. Энтузиазм масс породил такую форму соревнования, как ударничество. Развитию этого движения способствовала статья В. И. Ленина «Как организовать соревнование?», написанная еще на заре Советской власти, но опубликованная в «Правде» в 1927 году.

Партийная организация завода направляла усилия коллектива на выполнения промфинплана (производственной программы) предприятия за счет сокращения простоев оборудования, ликвидации прогулов, опозданий, то есть на повышение трудовой дисциплины, совершенствование производства, улучшение качества продукции. Передовики производства делились своим опытом работы на регулярно созываемых съездах ударных бригад и ударников. В 1928/29 хозяйственном году на заводе участвовало в соревновании почти 400 человек, работало около десяти ударных бригад.

Активно включилась в работу по воспитанию трудящихся в духе лучших революционных и трудовых традиций харьковского пролетариата много-

тиражная газета 1-го Государственного велосипедного завода имени Г. И. Петровского «Зубчатка». Первый ее номер вышел 6 июня 1929 года.

Завод из года в год наращивал выпуск велосипедов: в 1927/28 году было произведено около 11 тысяч машин, 1928/29 году — почти 21 тысяча, 1929/30 году — около 37 тысяч, 1931-м — 36 тысяч, 1932-м — 50,8 тысячи велосипедов. За годы первой пятилетки завод изготовил 155,8 тысячи велосипедов. Только в 1928—1929 годах велозавод произвел продукции на три с половиной миллиона рублей.

В 1929 году начал выпускать машины Пензенский завод (к концу пятилетки он обеспечил выпуск 123 тысяч машин), а в 1932-м вступил в строй Московский велосипедный завод. Сроки освоения продукции на этих заводах затягивались, что опровергало существовавшее мнение о несложности велосипедного производства. Оба предприятия использовали техническую документацию и опыт Харьковского велосипедного завода для обучения кадров.

**НОВОМУ ВЕЛОЗАВОДУ
В ХАРЬКОВЕ — БЫТЬ!
ГЕНЕРАЛЬНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ**

1933—1940 годы



Для Харьковского велосипедного завода начало второй пятилетки складывалось неудачно. Проект его реконструкции так и не был разработан. Производство базировалось на использовании внутренних резервов. Наращивание мощностей по капитальным затратам осуществлялось в незначительном объеме. Поэтому темпы выпуска велосипедов, особенно в первой половине пятилетки, были ниже, чем на Московском и Пензенском заводах.

В 1935 году предприятие вошло в общесоюзный Наркомат тяжелой промышленности (Главное управление метизных изделий — Главметиз), и тут же была решена его дальнейшая судьба. Началась форсированная разработка проекта генеральной реконструкции завода, определились исполнители работ, выделялись средства и фонды на оборудование и материалы. После завершения всех работ предприятие должно было ежедневно изготавливать тысячу веломашин — задача архисложная, если учесть, что в четвертом квартале 1935 года коллектив смог выпускать всего 306 единиц в сутки.

Учитывая сложность ситуации, часть деталей велозавод должен был получать по кооперации. Так, Харьковский тракторный завод изготавливал шатуны с овальным сечением стержня (конструк-

цию предложил Московский велозавод), оси и чашки каретки, ряд деталей холодной штамповки. Но детали поступали после механической обработки и требовали доводки, термообработки, отделки, гальванопокрытий. Уже через год, в четвертом квартале 1936 года, среднесуточный выпуск велосипедов составил 615 единиц — вдвое больше, чем на тот же период предыдущего года.

Параллельно с наращиванием темпов производства шла реконструкция предприятия. За три года территория завода увеличилась и в 1937 году составляла почти 11 гектаров. Поднялся новый инструментальный корпус, были построены энергоподстанция, газостанция с генераторами и комплектующим оборудованием. Более чем вдвое увеличилась площадь главного корпуса. Были расширены и реконструированы двухэтажное здание второго механического цеха, склад, столовая и заготовительное отделение.

В итоге завод увеличил выпуск велосипедов к концу пятилетки в полтора раза, значительно улучшилось качество продукции.

В 1934 году завод освоил выпуск первых трех с половиной тысяч велосипедов для подростков. (К концу пятилетки эта цифра выросла до 38 тысяч). В 1935—1936 годах с конвейера сошли первые детские велосипеды на пневмошинах (1687 единиц).

В творческой лаборатории заводских конструкторов были разработаны чертежи первого спортивного велосипеда. Их автором был Василий Максимович Майборода. На экспериментальном участке на то время было изготовлено 14 спортивных велосипедов. В 1937 году конструкторы спроектировали первый отечественный трехколесный велосипед. (Выпуск его был начат лишь в 1952 году).



Участники велопробега вдоль границ
Советского Союза в 1936 году.
Слева направо — Л. М. Людмирский, В. Т. Тимофеев,
И. О. Радевич, В. Т. Шубин, В. Х. Морев.
Встреча через 35 лет

В 1935 году на конвейер была поставлена вторая модель дорожного велосипеда «Украина» с удлиненной рамой и другими усовершенствованиями. Эта модель завоевала большую популярность у потребителей. Велосипед проверялся практическими испытаниями не только на заводских полигонах, но и в многотысячекилометровых велопробегах.

15 февраля 1936 года, в день 15-летия пограничных войск, в Киеве был дан старт беспрецедентному в истории спорта велопробегу вдоль границ СССР. Отважная пятерка воинов-пограничников в составе И. Радевича, В. Морева, В. Тимофеева, В. Шубина и неоднократного чемпиона Украины в шоссейных гонках командира пробега Л. Людмирского была в пути почти год, прошла 30 900

километров, пробивалась сквозь метели, бураны, преодолевала обледенелые горные перевалы, неосвоенную тайгу и болота, пески Средней Азии и 6 февраля 1937 года финишировала в Москве.

Спортсмены-воины прошли по дорогам 12 союзных и автономных республик, 13 областей, 5 краев, проехали Киев, Житомир, Тирасполь, Одессу, Сухуми, Тбилиси, Баку, Красноводск, Ашхабад, Бухару, Самарканд, Ташкент, Фрунзе, Алма-Ату, Семипалатинск, Барнаул, Кемерово, Иркутск, Улан-Удэ, Читу, Хабаровск, Владивосток.

Веломашина «Украина» показала себя в этих испытаниях прочной и выносливой. Участники пробега были награждены орденом Красной Звезды.

Ныне в музее спортивной славы Украинской ССР (Киев) экспонируется макет маршрута этого исторического пробега «Вокруг границ СССР», сделанный мастером золотые руки, ветераном завода Л. М. Ванетиком.

В эти годы завод оснащался новым высокопроизводительным оборудованием, внедрялись новые технологические процессы, совершенствовалась организация производства. Рабочие освоили изготовление ободьев на отечественном электросварочном агрегатном станке, выпущенном заводом «Электросила». Станок производил профилирование, сварку швов и гибку обода, что существенно сократило время на операции и значительно повысило производительность труда.

Вступила в строй газостанция, и все термопечи и сушилки были переведены на обогрев газом (вместо жидкого топлива), что резко улучшило условия труда и качество термообработки.

Заготовки педальных осей начали производить штамповкой (вместо выточки из пруткового металла). Вместо ручной опиловки рам и вилок после

пайки латуной было введено электролизное снятие наплывов. Специальный станок, предложенный изобретателем Калиниченко, ликвидировал ручную сборку рам. По опыту Московского велозавода харьковчане внедрили шатун овального сечения, что сократило механическую обработку и отделку под гальванопокрытие.

Сборка веломашин к концу пятилетки велась уже на выполненном своими силами механическом конвейере. Впервые на заводе были освоены подвесные межцеховые транспортеры.

Завод уже не получал материалы и изделия по импорту. А отечественные материалы поступали непланомерно и низкого качества, высадка заготовок из черного и цветного металлов давала большой брак. Лаборатории — механических испытаний и химическая — работали с большими перегрузками, так как пришлось внедрять технический контроль на складах. По-прежнему завод испытывал недостаток в тонкостенных трубах и лентах холодного проката всех видов. Из-за дефицита кожи пришлось седельные покрывалы изготавливать из различных суррогатов.

В годы первой и второй пятилеток Харьков превратился в крупный машиностроительный центр страны, стал заметно ощущаться недостаток рабочей силы. С мелких предприятий рабочие уходили на крупные заводы, оснащенные новой техникой. Только в 1934 году с велозавода уволилось более 600 человек (было принято свыше 900 человек). Тем не менее общее количество работников выросло в 1937 году до 3168 человек.

В ходе освоения новых производств и новой техники в трудовых коллективах зародились новые формы социалистического соревнования, вскрывшие большие внутренние резервы и способство-



Н. Д. Левадный,
наладчик,
трудился на заводе
с 1925 по 1987 год

вавшие значительному росту производительности труда.

В декабре 1935 года состоялся пленум ЦК ВКП/б/, принявший постановление о развитии достижения шахтера Алексея Стаханова, добившегося резкого повышения производительности труда благодаря новой технике и новой организации труда. В октябре 1936 года на заводе было уже 918 стахановцев, а к концу пятилетки — 1084. Курсы методов стахановской работы закончили сотни рабочих.

В годы второй пятилетки особенно широко раскрылись творческие возможности инженеров, техников, рабочих.

Умело сочетая производственную работу с научной, начальник центральной заводской лаборатории коммунист Д. А. Царихин защитил при Харьковском политехническом институте имени

В. И. Ленина диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. Тема его диссертации — «Исследование и применение рациональных методов технологии защитно-декоративных гальванопокрытий в велосипедном производстве» — была связана с развитием гальванического цеха завода, с автоматизацией и интенсификацией гальванических процессов в велосипедном производстве. В течение многих лет Дмитрий Андреевич проводил в условиях заводской лаборатории и гальванического цеха исследования и экспериментальные работы по улучшению качества гальванопокрытий деталей. Им были разработаны специальные ванны для покрытия ободьев велосипедов. В результате удалось не только повысить качество гальванопокрытия, но и обеспечить рациональное использование никелевых анодов.

Существенный для производства результат дали разработка и внедрение в заводскую практику подвесок специальной конструкции с учетом конфигураций деталей (вместо ранее применявшейся навязки на проволоку). Детали на подвеске располагались так, что устраняли экранирование. Таким образом обеспечивался свободный доступ силовых линий к поверхности изделий со всех сторон. Использование подвесок позволило значительно повысить равномерность покрытий.

Предложенный Д. А. Царихиным способ изоляции подвесок успешно был внедрен в массовое производство в гальваническом цехе не только Харьковского велозавода, но и на ряде других предприятий города и страны.

Вся так называемая малая механизация производственных процессов была делом рук заводских изобретателей и рационализаторов. В 1931 году завод внедрил 64 рацпредложения, в 1934-м —

88, в 1935 — 90, в 1936 году — 123 новшества, предложенных инженерами и рабочими. Условно-годовая экономия в 1936 году составила 42 тысячи рублей.

В годы первых пятилеток активно работали в области рационализации квалифицированные рабочие и инженерно-технические работники Н. Ф. Гаврюшенко, Я. М. Пульнер, Н. Н. Ивановский, А. Н. Ермаков, П. П. Кириченко, И. Г. Калиниченко, Я. М. Крупенин, Н. А. Лукашов, Я. С. Семейко, К. И. Донцов, Л. М. Ванетик и другие.

Слесарь ремонтного цеха К. И. Сапрыкин предложил приспособление для комплектовки велосипедных вилок взамен ручной сборки. Это дало заводу экономию в сумме почти 100 тысяч рублей. Конструктор И. Г. Калиниченко придумал конструкцию штампа для перегибки пера передней вилки без заливки свинца, что снизило трудоемкость операции. Экономия цветного металла составила более 91 тысячи рублей. Слесарь К. И. Донцов предложил зубчатую шайбу штамповать с насечкой в две операции взамен выточки на револьверных станках.

Большой вклад в успешное развитие производства внесли многие передовики производства. Более 30 лет фрезеровщиком в инструментальном цехе трудился А. М. Бережной. Много лет он удерживал первенство в областном соревновании на звание «Лучший по профессии». Рабочий-новатор искал и находил пути повышения производительности труда.

Штампы для поковочных машин, чеканочных прессов и шаровоздушных молотов, а также пресс-формы для литья изготавливались на заводе вручную. Это была сложная и трудоемкая работа: сверлились отверстия по контуру на определен-

ную глубину, затем слесарь зубилом вырубал форму, после чего производилась доводка. Изучая и анализируя работу слесарей, Александр Михайлович пришел к выводу, что ручную вырубку штампов можно заменить фрезерованием, закрепляя заготовку на станке и удаляя лишний металл. Новшество нашло широкое применение на заводе.

Долгое время фрезерование ручных кованых штампов для правого шатуна велосипеда выполнялось фасонными черновыми и чистовыми фрезами. Эта операция производилась в несколько проходов. Станок приходилось несколько раз останавливать для удаления стружки. Испытывая большую нагрузку, фрезы часто выходили из строя. Частая смена инструмента увеличивала время на обработку, снижала производительность.

А. М. Бережной фрезы заменил короткими специальными сверлами, что сократило время на переустановку инструмента и удаление стружки. Производительность труда значительно увеличилась.

Александр Михайлович пользовался большим уважением и авторитетом в коллективе. Он неоднократно избирался депутатом Коминтерновского районного Совета депутатов трудящихся, членом Коминтерновского райкома и Харьковского обкома Компартии Украины. Одним из первых на заводе он стал ударником коммунистического труда и мастером золотые руки. За самоотверженный труд он был награжден орденом Ленина, двумя орденами «Знак Почета».

Большим уважением пользовались в коллективе коммунисты К. К. Мягкова, А. Е. Бабенко, кадровые рабочие А. Л. Кузьменко, М. С. Цодикова, И. Ф. Губанов, М. С. Либкин и другие.



Комсомольский актив велозавода.
30-е годы

К концу пятилетки Харьковский велозавод пришел с хорошими показателями. Выпуск велосипедов в 1933 году составил 47,7 тысячи, 1934-м — 66,8 тысячи, 1935-м — 84,4 тысячи, 1936-м — 149,9 тысячи, 1937-м — 128,6 тысячи единиц. С учетом веломашин, выпущенных Московским (645,6 тысячи) и Пензенским (706,4 тысячи) заводами парк велосипедов в стране в 1938 году насчитывал два миллиона машин.

Международное положение нашей страны в конце 30-х годов было сложным. Под ударами фашистских армий пала Республиканская Испания, гитлеровская Германия расчленила и стерла с карты как суверенное государство Чехословакию, захватила Польшу, открыв себе путь на Советский Союз. В этих условиях Советское правительство усиливало обороноспособность страны. Сокраща-

К. К. Мягова —
мастер сборочного цеха,
кавалер ордена Ленина



лось производство мирной продукции, в том числе велосипедов, многие заводы переводились на выпуск оборонной продукции.

В проект третьего пятилетнего плана Харьковского велосипедного завода неоднократно вносились оперативные изменения. В 1938 году завод работал стабильно: выпустил более 130 тысяч машин. А затем произошло резкое снижение производства основной продукции: в 1939 году с харьковской маркой вышло 88 тысяч машин, в 1940-м — 49,5 тысячи и за полгода 1941-го — 53,2 тысячи велосипедов. На выпуск военной продукции перед войной перешли Пензенский завод и отдельные цехи Московского и Харьковского велосипедных заводов. Начальником оборонного производства на Харьковском велозаводе был назначен М. Е. Ефименко.

Без остановки производства на предприятии осуществлялась генеральная перепланировка почти всех производственных цехов, внедрялась новая техника. Были установлены многошпиндельные автоматы, разработан оригинальный производственный и мерительный инструмент, применялась точечная электросварка. Шло освоение изделий новой конструкции с заменой цветных металлов черными. Производство переводилось на поточный и конвейерный метод с применением механизированного подвешного транспортера.

В развитие новых производств значительный вклад внесли инженеры и рабочие Гаврюшенко, Ефименко, Длугач, Крупенин, Кауфман, Показий, Донцов, Ванетик, Бабенко, Мягкова, Макарова, Тимощенко, Чирков, Эсипов, Мамченко, Ермаков, Сатановская и другие.

На конвейер, смонтированный в главном корпусе, была переведена и сборка велосипедов. Пензенский завод передал в Харьков механизированный конвейерный агрегат для окраски и сушки рам, вилок, ободьев, шитков, других деталей и изделий. В 1938 году впервые в стране Харьковский велозавод сконструировал и внедрил объемные мерительные устройства, решившие проблему качества втулки. И сегодня все велосипедные заводы страны применяют именно такие объемные мерительные инструменты для деталей задней втулки.

Экономический эффект от внедрения рационализаторских предложений в 1939 году составил 377 тысяч рублей. Завод занял второе место по главному управлению мото-велопромышленности, которое входило в систему Народного комиссариата общего машиностроения.

Тогда же предприятие выпустило первые 910

велосипедов с хромированными ободами и щитками. Всего до войны завод изготовил 13,6 тысячи мужских и более тысячи подростковых машин с хромовым покрытием. В третьей пятилетке были также спроектированы и изготовлены комбинированные двух- и трехколесные детские велосипеды. Завод успел выпустить 4884 таких машины. Всего за 17 предвоенных лет пионер советского велостроения дал стране 969,5 тысячи велосипедов.

Под руководством партийной и профсоюзной организаций ширилось движение многостаночников. Росло число стахановцев и ударников. Если на 1 января 1937 года в разных видах соцсоревнования участвовало 1084 человека, то в январе 1939 года — 1580. Передовые рабочие вдвое-втрое перекрывали сменные нормы. В среднем на 333 процента выполнял задания слесарь-лекальщик Стороженко, на 294 процента — штамповщица Дягилева, на 330 процентов — шлифовщик Трубчанинов. Хорошо работали фрезеровщик Кривицкий, сборщица Гречихина, токарь-инструментальщик Бобырь, револьверщики Баранова, Ишутина, Кваша и многие другие.

1 сентября 1939 года вторжением в Польшу началась вторая мировая война. На велозаводе, как впрочем и по всей стране, начали действовать кружки по подготовке санитаров, пулеметчиков, водителей мотоциклов, медицинских сестер, инструкторов противовоздушной и химической обороны... Все работники сдавали нормы на значок ГТО. В цехах была спешно демонтирована и складирована часть велопроизводства. В комплекте пока оставалось оборудование на выпуск всего 100 тысяч велосипедов. На освободившихся площадях расширился выпуск оборонной продук-



И. С. Сирота,
прошел на заводе путь
от рабочего
до начальника
производства
и на этой должности
работал 25 лет

ции. Коллектив работал напряженно, выполняя и перевыполняя оперативные производственные нормы. Местным плановым органам запрещалось усталавливать заводу какие-либо дополнительные задания.

Ни на день не замирала общественно-политическая жизнь в коллективе. На 1 января 1941 года на велосаеводе по списку числилось 2439 рабочих и 318 инженерно-технических работников. Велосаеостроители отметили 15-летие своей партийной и комсомольской организаций, которые воспитали сотни преданных Советской Родине ударников, стахановцев, новаторов, командиров производства. Многие из них были аттестованы на звание «Отличник социалистического производства». Юноши и девушки без отрыва от производства повышали свой общеобразовательный и технический

уровень в различных учебных заведениях — начальных и средних школах, техникумах и вузах.

В красных уголках завода и общежитиях девушки и юноши устраивали вечера, встречи с государственными и партийными деятелями, писателями, учеными Украины. Молодежь изучала в кружках иностранные языки, литературу, участвовала в художественной самодеятельности.

В марте 1940 года велосипедный завод посетил нарком В. А. Малышев, положительно оценивший работу предприятия.

Приближался июнь 1941 года. Враг стоял у границ СССР.

**ВОЙНА. БИТЬ ВРАГА В ТЫЛУ —
ТРУДОМ!**

1941—1945 годы



22 июня 1941 года радио принесло страшную весть: фашистская Германия напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война. Тогда никто не предполагал, что она продлится 1418 дней и ночей и унесет миллионы человеческих жизней.

В этот тяжелый день велозаводцы собрались на митинг. Перед трудящимися выступили директор завода Н. Г. Дудченко, председатель завкома профсоюза Л. Б. Верховский, рабочие-стахановцы Насырев, Кузьмина, инженер лейтенант запаса Давидович и многие другие. Они с гневом и возмущением говорили о вероломном нападении врага, призывали в это трудное для страны время работать с удвоенной энергией. Многие выражали желание отправиться добровольцами на фронт, чтобы быстрее разбить врага. Секретарь партийного бюро механо-штамповочного цеха Иван Самотай сказал:

— Я иду добровольцем в Красную Армию. Призываю всех велозаводцев оказывать трудом всемерную помощь фронтовикам, чтобы быстрее разгромить фашистских агрессоров.

Рабочие шли в партком завода, в военкоматы с одной просьбой — срочно отправить их в действующую армию, записать в отряды народного ополчения. В музее истории завода хранятся

Харьковский велозавод в Бухаре.
Участок механической обработки.
1943 год

пожелтевшие от времени фотографии. На них запечатлены серьезные или улыбчивые молодые лица: Карлин, Кинбург, Мирлас, Солоха, Фисун, Фундеренко — воспитанники заводской партийной и комсомольской организаций, первыми добровольно ушедшие на фронт.

В первые дни войны пришел в заводской партийный комитет и молодой коммунист Петр Болотов:

— Запишите меня добровольцем. Хочу на фронт — там решается судьба моей Родины, — потребовал он.

— Ты ведь не строевик, да и здоровьем не крепок, — попытался отговорить его заместитель секретаря партийного комитета И. Солоха. — Будешь нужен в тылу, здесь тоже идет бой.

— Нет, только на фронт...

Петр Болотов своего добился — был направлен в действующую армию.

Рядом с его фотографией в музее помещено написанное им заявление, в котором он заверял партийную организацию, коллектив завода, что будет бить врага до полной победы, оправдывает высокое звание коммуниста. Несколько месяцев спустя в партийный комитет завода стали приходить от него с фронта письма. В каждом — уверенность в победе советского народа, его армии над немецко-фашистскими захватчиками. Бережно хранится в музее письмо командира части, в которой служил П. К. Болотов, к его жене. «В нашей части служит Ваш муж — гвардии старшина Болотов Петр Кириллович, — пишет он. — В боях с немецкими захватчиками он показал себя смелым и отважным воином, отдающим все свои силы и способности делу изгнания с нашей земли гитлеровских захватчиков. За образцовое

выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом доблесть и мужество он удостоен боевой награды — ордена Славы III степени».

Петр Кириллович Болотов героически погиб, защищая Родину.

Обстановка на фронте была сложной. Советские войска с тяжелыми боями, неся большие потери, отступали. Перед лицом опасности, страна собирала силы, на борьбу поднимался стар и млад. Весь уклад жизни советских людей переводился на военные рельсы.

Сразу после начала войны на велозаводе прошла организационная перестройка работы служб и цехов, изменилась сменность в связи с уходом на фронт значительной части работающих. Партком, заводской комитет комсомола разработали меры по усилению противовоздушной обороны и охраны завода. Коммунисты, комсомольцы, начальники цехов и служб круглосуточно дежурили на заводе, по домам расходились поочередно и не каждый день.

Завод работал в три смены, напряженно наращивая мощности по основным заданиям. Несмотря на сокращение численности рабочих и инженеров, станки не простаивали — на заводе развернулось движение многостаночников. Велозаводцы перешли на изготовление узлов для минометов, пускового узла для «катюши», ручных огнеметов для противотанковой обороны, саперных лопат. Предприятие являлось головным по комплектовке ручей. Приклад, резервуар и другие узлы поставлялись по кооперации.

Освоение выпуска оборонной продукции проходило в предельно сжатые сроки. Например, 30 июля завод получил задание изготовить руч-

ной огнемёт «Рекс», а уже в сентябре завод выдал продукцию. Ко дню эвакуации предприятия выпуск основной продукции для фронта составил миллионы рублей.

Враг приближался к Харькову. В середине сентября началась эвакуация из города ценного заводского оборудования, готовой продукции, документов, других материальных ценностей. Руководили эвакуацией Харьковские обком и горком КП(б)У.

16 сентября велозавод получил распоряжение о начале эвакуации. Производство рассредоточивалось по нескольким городам. Участок, изготовлявший деталь пуска «катюши», был отправлен в Свердловск. 22 сентября ушел эшелон с оборудованием по производству цепей. В начале октября он уже был на месте назначения в Ижевске. Производство развернулось в здании универмага (после войны оно было эвакуировано в Даугавпилс Латвийской ССР, на его базе вырос крупный завод по производству приводных цепей).

Основная часть велозавода еще находилась в Харькове, когда поступило распоряжение направить бригаду в Горький, чтобы подготовить место для быстрого развертывания велопроизводства. 1 октября началась эвакуация всего производства.

Помимо оборудования и запасов сырья нужно было эвакуировать на восток заводские кадры, сохранить основной костяк рабочих, инженеров и техников. Начался демонтаж оборудования. Снятые с фундамента станки тут же грузили на железнодорожные платформы, стоявшие на заводской ветке. Эшелоны были некомплектные — не хватало вагонов. Первый состав из 9 вагонов, загруженных цветным металлом и специальным оборудованием, ушел с завода 4 октября. Самый



Бухара. Ремонтно-механический цех ХВЗ.
1943 год

крупный эшелон из 15 вагонов был отправлен 12 октября. В семи крытых вагонах разместились вместе с оборудованием 185 семей рабочих, на восемь платформ погрузили оборудование. Всего в октябре с завода ушло семь эшелонов с оборудованием и три пассажирских вагона с людьми. 20 октября, когда над городом на бреющем полете проносились фашистские самолеты, а на ближних подступах уже шли жестокие бои, последними покинули завод кадровые рабочие Н. Аронович, И. Пархоменко, И. Сирота, Г. Шульман, начальник Главмотовелопрома М. И. Власов, директор завода Н. Г. Дудченко, парторг ЦК ВКП(б) на заводе М. Е. Ефименко.

В целом с завода удалось вывезти сорок вагонов — почти все оборудование и 50 процентов материалов, в основном — цветные металлы и то,

что было необходимо для налаживания производства боеприпасов.

В один из последних дней велозаводцы собрались в опустевшем помещении механо-прессового цеха на короткий митинг. Перед ними выступили политработники Красной Армии — А. Е. Корнейчук и В. Л. Василевская. Они призывали трудящихся Харькова самоотверженным трудом на новом месте приближать день победы над врагом.

Ранее прибывшая в Горький бригада велозаводцев лишь 31 октября получила официальный акт об эвакуации всего завода из Харькова и о том, что эшелоны задерживаются в Арзамасе. Стало известно, что эшелоны с оборудованием и людьми следуют дальше — в Челябинск, но на маршруте их переадресовали в Ташкент, а затем — в Бухару. 14 декабря поезда прибыли на конечную станцию.

Свыше двух месяцев жили в полном смысле на колесах рабочие, инженеры, их семьи. Они проделали путь длиной 6300 километров в товарных вагонах-теплушках. Несмотря на трудности военного времени, на пути следования на станциях местные партийные и советские организации снабжали эвакуированных хлебом, необходимыми продуктами. Часть припасов была загружена в эшелоны при отправлении из Харькова и выдавалась в пути по нормам.

В Бухару прибыло 167 рабочих, 93 инженерно-технических работника, 68 служащих — всего 328 работников, не считая их семей. На железнодорожной станции эвакуированных тепло встретили руководители Бухарского обкома и горкома партии, облисполкома и городского Совета депутатов трудящихся, представители общественных организаций, население города. Было быстро организовано временное размещение прибывших. Для

ускорения разгрузки вагонов с оборудованием на железнодорожную ветку станции Каган был подан подъемный кран.

Для производства предназначались помещения лимонадного завода, пристанционный склад и мечеть. Но состояние зданий оказалось неудовлетворительным, расположены они были на значительном расстоянии друг от друга. Местные партийные и советские органы оперативно решили вопрос о размещении велозавода на территории хлопкоочистительного завода, работавшего с неполной загрузкой. Здесь условия были значительно лучше. Предприятие имело железнодорожную ветку, силовую электроподстанцию, гараж, столовую, водонапорную башню с водопроводной сетью. Для велозавода выделили три здания и пять амбаров для хранения хлопка с большими открытыми проемами в стенах. За пределами территории располагалось заводоуправление и пожарное депо. Рядом с заводом — клуб, баня, детский сад и четыре двух- и трехэтажных жилых дома.

Для налаживания производства предстояло выполнить большой объем работ — установить силовые осветительные сети электропроводок, обеспечить внутрицеховые санитарно-технические условия, подготовить вспомогательные помещения, изготовить и установить термопечи, травильные и гальванические ванны, нестандартное оборудование, смонтировать основное и вспомогательное оборудование.

Благодаря опытным заводским кадрам и активной помощи местных руководителей удалось подготовить производство к пуску. 10 января 1942 года вошел в строй ремонтно-механический цех, разместившийся в бывшем механическом цехе

хлопкоочистительного завода. 30 января был пущен инструментальный цех, под который приспособили основной корпус. Сложнее было переоборудовать для механического и штамповочного цехов решетчатые амбары. Шесть тысяч тонн хлопка пришлось перенести в пожаробезопасное место. Стены амбаров обшивались досками. Днем и ночью шла укладка фундаментов под станки и установка оборудования. В конце февраля все производственные мощности были введены в действие.

В успешную работу по организации и пуску завода внесли большой вклад мастера, квалифицированные рабочие-инструментальщики, слесари и токари, монтажники и электрики — Бубырь, Ванетик, Калмычков, Левадный, Науменко, Стороженко, Суханов, Тарасюк, Черкашников, Шульман и другие. Они же стали мастерами-инструкторами для подготовки заводских кадров из местного, узбекского населения. Только в 1942 году было обучено 1640 человек. Всего за три года на велозаводе в Бухаре было подготовлено 3500 рабочих разных профессий.

Постепенно складывался постоянный трудовой коллектив, формировавшийся вокруг партийной организации, которая насчитывала до 400 человек. Возглавлял ее парторг ЦК ВКП(б) Ефименко.

Десятки велозаводцев в годы Великой Отечественной войны стали коммунистами. Только в конце 1942 года, когда газеты сообщили о жестоких боях под Сталинградом, завершившихся окружением крупной фашистской группировки, а затем — разгромом двух немецких армий, в партию вступили лучшие производственники. Среди них — главный технолог завода Тагер, начальник отдела капитального строительства Попов, бригадир цеха

№ 9 Домановский, стахановец цеха № 1 Невенченко, кадровый рабочий Поберезовский, инженер Ганиев и многие другие.

На победу советских войск под Сталинградом коллектив ответил гвардейским трудом. Люди перекрывали собственные рекорды и достижения стахановцев. Равнение шло на фронтовые бригады Захаровой, Мамонтовой, Лукмянской, Кардаш и другие.

Мужественно преодолевая все тяготы военного времени: скудные пайки, продолжительный рабочий день, отсутствие выходных, перебои в снабжении материалами, электроэнергией, 45-градусную бухарскую жару,— коллектив уже в 1942 году выдал продукцию в заданной номенклатуре и необходимом объеме.

5 января 1943 года велозаводцы получили приветственную телеграмму ЦК КП(б) Узбекистана, который поздравлял рабочих, инженерно-технических работников с успешным выполнением плана 1942 года и выражал уверенность в том, что коллектив приложит все усилия к выполнению плана 1943 года и даст продукции еще больше и тем самым поможет Красной Армии громить гитлеровских разбойников.

В 1943 году завод получил крупное новое задание. Перестройка оборудования и освоение его потребовало максимального напряжения сил. Пригодились опыт и знания коллектива. Люди работали, не щадя себя, по-фронтовому, творчески решали технические вопросы.

Когда стало не хватать воды для нужд производства, главный инженер Н. В. Тимощенко предложил использовать арычную. Был не только покрыт дефицит воды, но и получена экономия в сумме ста тысяч рублей.

Производство металлорежущего и мерительного инструмента, фасонных резцов, резьбовых колец требовало термической обработки в цементационных и закалочных печах. Для их строительства необходим был огнеупорный кирпич из специальной глины. Инженеры коммунисты Л. П. Гольдинов и П. П. Афонский немало времени потратили на поиски такой глины и нашли ее в Кзыл-Типинской степи. Но тут встала новая проблема: кладка печей такой конструкции под силу только высококвалифицированным мастерам. Таких на велозаводе не было. И снова на помощь пришли Гольдинов и Афонский. Они подняли специальную литературу (благо, основные фонды библиотеки — около шести тысяч томов сохранились: их вывезла по своей инициативе заведующая библиотекой Г. И. Нелипа), изучили технологию и сложили печь. Термический цех еще не имел крыши, над головами работающих синело яркое южное небо, а термические печи уже выдавали инструмент для нужд производства.

Трудности возникали на каждом шагу. В гальваническом цехе на изготавливаемых деталях применялось защитное покрытие — цианистое цинкование. Составная часть его — цианистый калий — ядовитое вещество. На заводе не было канализации, производственные отходы гальванического цеха приходилось сбрасывать в арычную систему. Но вода арыков использовалась для производственных и бытовых нужд. Сточные заводские воды могли нанести непоправимый вред людям. Химлаборатория завода во главе с коммунистом Д. А. Царихиным предложила способ нейтрализации сточных вод. Вместе с кадровыми рабочими в решении этой проблемы принимал участие молодой инженер-гальваник из Бухары Хабиб Ганиев.

Неказенным подходом к решению сложных задач отличался главный энергетик А. Н. Ермаков, связавший всю свою сознательную жизнь с велосипедным заводом. Эшелоны с оборудованием и людьми были еще в дороге, а он размышлял над тем, где взять на новом месте кадры электриков. Выявив в эшелоне эвакуированных ребят среднего и старшего школьного возраста, он прямо в вагоне организовал своеобразный «кружок техминимума». На станциях, полустанках, где эшелон попадал на длительную стоянку, Александр Николаевич собирал в теплушке своих питомцев и обучал их основам электротехники. Ребята с большим вниманием слушали своего учителя и будущего начальника, решали задачи по электротехнике. Учеба в пути дала свои результаты. Бригада из шести подростков (старшему Вите Петрову было 16 лет, остальным — по 13—14) успешно справилась с первым самостоятельным заданием — «пасынкованием» подгнивших электро-столбов, без выключения воздушной линии электропередач «Бухцэса» (Бухарская центральная электростанция). Завод продолжал работать без остановки.

Хлопкоочистительный завод имел свою подстанцию мощностью 880 киловатт, что вполне удовлетворяло производственную потребность завода в электроэнергии. Когда планировка цехов была закончена, электрики отрыли траншеи и заложили кабельные сети (кабель был вывезен при эвакуации). Сложнее было с цеховой разводкой — не было провода. А. Н. Ермаков предложил размотать моторы, которые не нужны были для производства, и натянуть провод вдоль рядов станков на деревянных планках с предохранителями. Провода к станкам подводились в резиновых труб-



Герой
Советского Союза
А. В. Щербак.
45 лет его жизни
связаны с велозаводом,
долгое время
возглавлял
экспериментальный
участок

ках, что обеспечивало безопасность и надежность в процессе работы.

Почти все производство было переведено на поточное и конвейерное. На конвейере производился и техконтроль перед сборкой изделий. Завод увеличивал мощности. В 1943 году он выпустил оборонной продукции почти в три раза больше, чем в 1942-м.

Помимо основной работы коллектив предприятия помогал народному хозяйству Узбекской ССР. В 1943 году заводчане оказали на 1,2 миллиона рублей услуг населению, выпустили на 250 тысяч рублей запасных частей для сельхозтехники. И это при том, что постоянно ощущался дефицит рабочих массовых профессий.

Чтобы обеспечить производство рабочей силой, руководство завода приглашало на работу жите-

лей Бухары: частично это были эвакуированные из районов, временно оккупированных фашистами, но больше — из местного населения, в основном — девушки-узбечки. Харьковчане тепло встречали новичков, обучали рабочим профессиям, передавали производственный опыт. Если в 1942 году узбеков было на заводе 7,5 процента, в 1943-м — увеличилось до 27 процентов, то в первом квартале 1944 года они составляли уже более 50 процентов. Освоив новые профессии, рабочие-узбеки выполняли и перевыполняли производственные задания. Травильщик цеха № 1 Мухтар Ахмедов в течение двух лет систематически выполнял задания на 200 процентов. Рабочий Бахрамов, в совершенстве овладев тремя профессиями — калибровщика, травильщика и резчика металла, давал за смену 130—150 процентов. Сменным мастером работал Махмудов, наладчицами — Халилова и Абдулова.

Хорошо трудились молодые работницы Шамсетдинова, Ширапова, Юсупова, Сайганова, Джуралева и другие.

Бухара военного времени была многоязычным городом, но представители разных народов — узбеки, украинцы, русские, евреи — жили в дружбе. Понимая свой высокий долг перед Родиной, перед своими мужьями, отцами, братьями, ушедшими на фронт, они показывали высокую социалистическую сознательность, героически трудились на всех участках производства.

Быт на новом месте налаживался трудно. Не хватало жилья, жили на квартирах, в «коммуналках» по несколько семей, одинокие — в общежитии. Только в 1944 году «для создания благоприятных условий и стимулирования закрепления постоянных кадров» Наркомат среднего машиностроения выделил кредит заводу в сумме 100 тысяч рублей на

индивидуальное строительство. Рабочим выдавалась ссуда в размере семи тысяч рублей сроком на семь лет. Завод помогал изготавливать двери, оконные рамы, выделял необходимые материалы.

Особенные трудности в первое время испытывали эвакуированные с питанием. Подсобное хозяйство — огороды — появились позже. А первый год обходились скудным пайком, выдаваемым по карточкам. В заводской столовой часто не хватало то первых, то вторых блюд, не было в достаточном количестве даже ложек и стульев. Из-за очередей рабочие теряли по 40—50 минут драгоценного времени.

Кое-кто воспринимал эти и другие неурядицы как возможность жить «как хочу». Были случаи опозданий на работу, прогулов. Таким «работникам» давали бой партийная организация, газета «Велоударник», весь коллектив. Некоторые работники были осуждены за прогулы военным трибуналом и приговорены к лишению свободы от 4 до 8 лет. По сегодняшним меркам — наказание слишком суровое. Но таковы были законы военного времени.

В редкие от работы часы заводчане шли в свой клуб, точнее — клубное помещение. Здесь, в основном, «крутили» кинофильмы — «Юность Максима», «Ошибка инженера Кочина», «Парень из нашего города», «Александр Пархоменко» и другие. Кинофильмы приходилось смотреть стоя — не хватало стульев.

Несмотря на продолжительный рабочий день, на заводе были организованы и работали самодеятельные кружки — хоровой и драматический, при клубе в конце 1942 года была открыта музыкальная школа, в которой учились не только дети, но и работники завода, работала читальня, где мож-

но было узнать о последних новостях с фронта, внутренней жизни страны. Харьковчан интересовало все, что было связано с родным городом, с Украиной.

С болью читали они в ноябре 1942 года статью С. Молчанова «В голодном Харькове», перепечатанную «Велоударником» из газеты «Коммунист». Ее стоит привести хотя бы в сокращенном виде. «Харьков... Слава индустриальной Украины. Город-гигант. Город-красавец. Что с тобой сделали немцы-людоеды?!.. Год в городе свирепствуют остервенелые фашистские шакалы. Год людоеды терзают наш Харьков, разрушают его; пытаются, расстреливают, грабят население, насилуют женщин и девушек. Реками крови залили двуногие звери улицы и проспекты, страшными развалинами и виселицами наполнили парки и площади. По дорогам города они провели на смерть десятки тысяч беззащитных жертв, сотни и тысячи непокорных загнали в тюрьмы и концлагеря. Десятки тысяч трудящихся бросили в товарные вагоны и отправили на каторжную работу в Германию...

За городом, на территории 10-го строительного треста, пьяные гитлеровцы расстреляли из пулеметов и автоматов 17 000 женщин, стариков, подростков и грудных детей. А сколько советских граждан уничтожили они прямо на улицах, в квартирах! Сколько людей повесили на площадях и домах!

Страшно пройти теперь по улицам Харькова. Большинство районов его — это кладбище развалин, это виселицы с трупами на веревках. Вот возле магазина Рыбтреста, по улице Свердлова висят трупы шести повешенных. Шесть замученных гитлеровцами советских патриотов повешены возле кондитерской на площади Тевелева. Пять молодых

людей качаются на веревках напротив кино Дзержинского. Посиневшие лица, крепко сжатые губы, завязанные назад руки. Их живых боялись палачи, их боятся палачи мертвых...

От многолюдной и бурной недавно Привокзальной площади остались кучи кирпича и обгоревших балок, враги сожгли вокзал, почтамт, управление Южных железных дорог. Они уничтожили десятки домов на улицах Свердлова, Московской, на площадях Тевелева и Розы Люксембург...

Немцы продолжают разрушать город. У зверюг укоренился такой обычай: дом, в котором побывал штаб, уничтожается после его отъезда...

Один из чудеснейших клубов — клуб учителей в Свердловском переулке — гитлеровцы превратили в конюшню. Кони немецких солдат и офицеров ходят по паркету и грызут подоконники института сельхозмашиностроения и студенческого общежития «Гигант» на Пушкинской улице.

Любимое место отдыха харьковчан — Центральный профсоюзный сад — оккупанты заняли под кладбище для своих солдат.

В городе тоскливо, грустно. Давно жители не слышали гудков, давно не зовут их на работу сирены. Ни один завод, ни одна фабрика, более или менее значительная артель не работают.

Над улицами и площадями свисают оборванные электрические провода. На путях мертво лежат разбитые трамваи, троллейбусы... В городе нет ни света, ни воды, не работает ни одна пекарня для населения. Люди обречены на голодное вымирание. Смерть ходит по улицам, дворам и квартирам...

В Харькове осталась четвертая часть населения... И как ни стараются гитлеровские холоуи из грязного листка «Новая Украина» убедить харьковчан

подчиниться требованиям немцев, ничто не помогает. Советские люди не верят ни одному слову этой фашистской брехливой газетки...»

25 декабря 1942 года заводская газета вышла с большим заголовком на первой странице — «Моя Украина». Она была посвящена 25-летию Украинской ССР. Передовая статья была набрана на украинском языке. Кадровый рабочий завода Алексей Черкашников писал: «Я — украинец! Горжусь своей Отчиной, горжусь своим украинским народом, который всегда боролся с немецкими оккупантами и продолжает сейчас громить подлого врага... Недалек час расплаты за кровь наших братьев и сестер!..»

«Моя родина — украинский город Харьков, — писал инженер Г. Нарыжный. — На моих глазах он благоустривался, но немецкая свора нарушила мирную, творческую жизнь нашего прекрасного социалистического города, загнала тысячи харьковчан в немецкое рабство. Но Харьков жив, Харьков борется...»

Украинский завод продолжает работать на полную мощность в Узбекистане, цеха продолжают изготавливать грозное оружие отважным бойцам. Близок тот час, когда украинские города и села будут жить снова свободной, счастливой жизнью».

Большую политико-воспитательную и организаторскую работу вели партийная и комсомольская организации. Мобилизовывать коллектив на выполнение заказов фронта активно помогала многотиражная газета «Велоударник», которую бессменно все годы войны редактировал и выпускал А. И. Каневский. Печаталась она на серой оберточной бумаге, но выходила регулярно. Каждый выпуск «Велоударника» был событием. Он нацеливал на



Библиотекарь
Г. И. Нелипа.
Благодаря ей была
спасена (эвакуирована)
заводская техническая
библиотека,
так пригодившаяся
в Бухаре

решение производственных задач, заданий фронта. Красноречивы заголовки статей: «Завоеем переходящее Красное Знамя!», «Закрепить и умножить успехи!», «Лучшие люди завода премированы», «Не сдадим взятых темпов!» и другие. В каждом номере, словно голос совести, был вопрос: «Чем ты вчера помог фронту?» И рабочие, отчитываясь, рассказывали на страницах газеты о выполнении плана, качестве своей продукции, желании работать еще лучше.

В заметке «Дочь фронтовика» комсорг цеха № 2 Д. Киселева писала: «Еще два года тому назад черноглазая Дора Сивак сидела за школьной партой и прилежно писала диктанты и решала арифметические задачи. Ее детское сердце радовалось каждой отличной отметке, похвальной школьной грамоте. Сейчас Дора стоит на подмостке,

управляет суппортом станка и протачивает 21 деталь. 14-летняя Дора за короткое время стала лучшей стахановкой в цехе. Накануне 25-й годовщины ВЛКСМ «молния», выпущенная цеховой редколлекцией, сообщила, что Дора Сивак выполнила суточное задание на 325 процентов, а месячное обещала завершить к 23 августа — дню освобождения Харькова. Дочь фронтовика помогает отцу приблизить час победы нашего народа над гитлеровскими оккупантами».

Высокий трудовой подъем вызывали и письма с фронта. Каждое слово в них было наполнено ненавистью к фашистским захватчикам, любовью к Родине. Фронтовики призывали своих близких и всех велозаводцев не покладая рук трудиться в тылу для окончательной победы над ненавистным врагом.

«Дорогие товарищи! — писал в сентябре 1942 года бывший слесарь завода стахановец Нурмухамедов. — Суровые дни переживает наша страна. Немецкие варвары собрали последние силы, чтобы продвинуться к жизненным центрам нашей Родины. Но никогда не будет того, чтобы советский народ стал рабом немецких баронов. Мы, воины Ленинградского фронта, отдаем все силы и энергию, чтобы остановить врага, не дать ему возможности продвигаться. И здесь, на нашей земле, уничтожим до последнего фашиста.

Призываю вас также настойчиво драться за выполнение производственной программы, этим помогая нам ускорить разгром врага».

В заводском музее хранится пожелтевшее от времени письмо. Его написал 29 января 1943 года воспитанник заводской комсомольской организации Николай Белевцов, мать которого в трудную для страны минуту стала к станку.

«Добрый день, дорогие товарищи! — писал фронтовик.— Бойцы и командиры части 385, прочитав Ваше письмо, остались очень довольны... Вы пишете, что работаете по 11 часов, а нам, дорогие товарищи, приходится работать день и ночь...

Дорогие мои, давайте больше боеприпасов, цепей для самолетов. Если бы вы видели, как наши соколы с воздуха бомбят этих поганых фашистских фрицев! Работайте в тылу, дорогие, по-стахановски, а мы здесь, на передовой, не дадим врагу и секунды покоя.

Прошу Вас, передайте всему коллективу, что комсомолец-доброволец Николай Белевцов не подкачает. Из своего личного орудия я уже уничтожил 14 фашистов, 3 вражеских дзота и подавил огонь одной немецкой пушки.

Дорогие мои! Вы, наверное, читали в газетах о наступлении наших войск в районах Среднего Дона. Участником этого наступления был и я. Мы прошли вперед уже 400 километров. Паршивые фашистские собаки бросают все на своем пути. Сколько этих горе-воjak нашли себе могилу на нашей украинской земле...

Я нахожусь от родного города всего в 125 километрах!..

Дорогие товарищи! Вы пишете, что маму мою не обижают, за это Вам сердечное спасибо.

Сегодня у нас радостный день — мы освободили 12 населенных пунктов. Сейчас сижу в украинской хате, не спал уже две ночи. Через полтора часа пойду в «секрет».

Николай Белевцов не возвратился с боевого задания. Этот веселый, жизнерадостный парень погиб смертью храбрых на подступах к родному Харькову.

Поздно вечером 23 августа 1943 года с фронта

пришла радостная весть: развивая успех, достигнутый в Орловско-Курской операции, наши войска с боями освободили Харьков. Слезы радости блеснули на глазах велозаводцев — и тех, кто эвакуировался сюда вместе с предприятием, и тех, кто пришел работать на завод уже здесь, в Бухаре. Все они сейчас чувствовали себя харьковчанами. «Стахановский салют освободителям города Харькова!» — под таким заголовком заводская многотиражная газета «Велоударник» выпустила специальную листовку. В ней было напечатано стихотворение рабочего Сергея Фиксина:

Кровавый Гитлер кровью харкает,
Клянёт военные дела,
Уносит пятки из-под Харькова:
Как уносил из-под Орла...

Отражая новый трудовой порыв, охвативший тружеников завода в связи с победоносным наступлением Красной Армии, газета писала: «Наступление Красной Армии требует от нас усилить трудовой натиск! Мы, бойцы и командиры тыла, должны быть достойными славных защитников Родины.

Работа на заводе — это тоже фронт. Все силы, энергию на выполнение сентябрьской программы! Этого требует фронт, этого требует Красная Армия!»

На заводе с огромным интересом ловили каждую весточку из освобожденного города. 22 октября 1943 года редакция «Велоударника» опубликовала информацию из Харькова за подписью бывшего парторга ЦК ВКП(б) на заводе М. Е. Ефименко, который был отозван в Харьков на партийную работу. В заметке сообщалось: «Город истерзан и перенес нечеловеческие муки. Населения в нем в пять раз меньше, чем это было до военного



Герой
Советского Союза
И. А. Домбровский

времени. Фашистские варвары сожгли почти все институты, кинотеатры, музеи. Разрушено 50 процентов жилого фонда. Сейчас народ ожил, многие уже работают на восстановленных заводах. Жители города получают регулярно хлеб, скоро получат воду, так как здесь два с лишним года вода была такая же дорогая, как в пустыне. Скоро по улицам города пойдут трамваи. Харьков возвратился к жизни».

Это сообщение рождало в сердцах харьковчан, находившихся вдали от родного города, новый прилив энергии, желание работать еще лучше, чтобы приблизить день, когда вся советская земля будет освобождена от фашистских захватчиков.

По почину ярославских колхозников в стране развернулось мощное движение по оказанию помощи освобожденным районам. Благородная, па-

триотическая инициатива советских людей с каждым днем получала все более широкое распространение. Трудящиеся завода в Бухаре, поддерживая инициативу партийно-хозяйственного, профсоюзного и комсомольского актива, решили отчислить в помощь населению Орловской и Харьковской областей свой двухдневный заработок. Был начат сбор вещей и предметов домашнего обихода.

После освобождения Харькова встал вопрос о будущем завода. Руководство получило распоряжение об отгрузке в родной город специального оборудования для велосипедного производства. А 14 октября 1944 года началась эвакуация всего производства. 75 единиц оборудования осталось для предприятий Бухарской области. Большая часть оборудования и 473 человека направлялись в Харьков. 5 декабря эшелон ушел из гостеприимной Бухары. Бухарский вело завод продолжал поставлять продукцию фронту до начала 1945 года. Позже на базе бывшего вело завода было создано производство тракторных запасных частей — завод «Трактородеталь».

В Харькове начались первоочередные восстановительные работы, позволившие в наспех отремонтированных цехах вести ремонт военной техники. По мере удаления фронта эти работы сокращались. Встал вопрос о возобновлении велосипедного производства.

9 мая 1945 года коллектив вело строителей вместе со страной отмечал День Победы. В июне завод прекратил выпуск оборонной продукции и полностью сосредоточил силы на восстановлении и расширении велосипедного производства.

В трудных послевоенных условиях, когда не хватало квалифицированных кадров, материальных ресурсов, в развалинах лежали электростанции,

водопровод, транспортные коммуникации города, жилые дома, братскую помощь в восстановлении Харьковского велозавода оказал Московский автомобильный завод имени Лихачева. Коллектив смог выделить харьковчанам первоочередные строительные материалы и оборудование, организовать в своих цехах изготовление сложных штампов и приспособлений для велосипедного производства.

Параллельно в Харькове шло восстановление производственных корпусов, лабораторий, административных и бытовых служб. На очистке завалов работал весь коллектив, использовали для этого не только рабочие, но и воскресные дни. Работали здесь и сотни осужденных военнослужащих. Теперь-то мы знаем, что подавляющая их часть была честными советскими людьми, ставшими жертвами сталинских беззаконий. Но строителей все равно не хватало. Строительно-монтажные работы шли крайне медленно. Поступление оборудования опережало строительство.

К концу 1945 года чуть более половины заводских площадей (3120 квадратных метров) было введено в производство. В это время на предприятии работало почти 1600 человек, из них более 200 инженерно-технических работников и почти 90 служащих. За несколько месяцев 1945 года завод изготовил 15 270 велосипедов, половину этого количества — в четвертом квартале.

Много труда, энергии, творческой инициативы в трудное военное время отдали производству кадровые работники — главный инженер Н. Тимощенко, главный технолог Д. Эсипов, начальник производства И. Сирота, Д. Царихин, Я. Крупенин, Я. Семейко, П. Афонский, И. Котляр, Е. Сатановская, Н. Лукашов, А. Каневский, Я. Пульнер, Л. Ванетик, Мамченко, И. Поберезовский, И. Лив-

шиц, Д. Лапин, А. Чирков, П. Домановский, Л. Гольдин, В. Пустовалов, И. Гурарий, И. Михайлов, Е. Шульман, Д. Длугач и другие.

Возглавлял коллектив Н. Г. Дудченко. Николай Григорьевич родился в 1904 году в семье рабочего сахарного завода на Киевщине. В 1922 году вступил в ряды ВЛКСМ, а в 1927-м — в партию. Трудовую жизнь начал на лесопильном заводе. Работал секретарем райкома комсомола одного из районов Сумской области. В 1926 году Н. Г. Дудченко был призван в ряды Красной Армии, служил в Военно-Морском Флоте. После демобилизации поступил в Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота, который окончил в 1936 году. До прибытия на велозавод он работал главным инженером Ленинградского завода швейных машин. В сентябре 1938 года был откомандирован в город Харьков на должность главного инженера велосипедного завода. Вскоре он стал его директором. В тяжелые годы Великой Отечественной войны Н. Г. Дудченко сумел обеспечить организованную эвакуацию квалифицированных кадров завода и заводского оборудования. Благодаря его энергии эвакуированный завод быстро начал выпускать оборонную продукцию.

За успешное выполнение задания по изготовлению боеприпасов многие заводчане были отмечены орденами. Директор Н. Г. Дудченко был награжден орденом Трудового Красного Знамени, главный инженер Н. В. Тимощенко — орденом Красной Звезды, начальник инструментального цеха Я. М. Крупенин — орденом «Знак Почета».

В годы войны семья велозаводцев потеряла многих работников. Коллектив велостроителей помнит своих товарищей. О них рассказывают материалы музея истории завода.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ХАРЬКОВСКОГО ВЕЛОСИПЕДНОГО.

1946—1958 годы



СНОВА В РОДНОМ ГОРОДЕ

Харьковский велосипедный завод к концу четвертой пятилетки должен был производить 350 тысяч велосипедов в год, намного увеличить производство к ним запасных частей, освоить серийный выпуск новых видов мужских, женских и детских велосипедов. Планировалось в течение пятилетки организовать производство велосипедов на ряде других заводов страны. В этой связи большая работа по обеспечению их кадрами и соответствующей документацией ложилась на плечи харьковчан.

Чтобы справиться с намеченными заданиями, необходимо было прежде всего завершить восстановление предприятий на новой, более совершенной основе, ускорить темпы строительных работ. Мощности строительных организаций (СМУ-7, а позже — Южавтопромстрой) не позволяли освоить выделенные средства. Так, в 1946 году из 2,4 миллиона рублей они освоили лишь 69,5 процента, сдав под производство три тысячи квадратных метров площадей. Годовые темпы строительных работ в 1947 году (было освоено всего чуть более одного миллиона рублей) окончательно убедили администрацию и коллектив в том, что к 1950 году обеспечить реконструкцию завода в заданных объемах не удастся. Для этого надо

К. С. Гладкий (справа) — главный конструктор ЦКТБ,
Е. Н. Брушковский — секретарь парткома завода.
60-е годы

было бы увеличить темп работ в три с половиной раза. Чтобы осуществить выпуск 350 тысяч велосипедов в год, необходимо было затратить около 60 миллионов рублей, но Министерство автотракторной промышленности в 1948 году выделило всего три миллиона рублей, в том числе 800 тысяч — на промышленное строительство и 700 тысяч — на возведение жилья. Такое решение замедлило развитие завода.

Завод работал в три смены, электрических мощностей не хватало. Используя собственные резервы, он из года в год наращивал мощности. Все монтажные и сантехнические работы осуществлялись хозяйственным способом. При дефиците площадей пришлось изыскивать место для того, чтобы организовать изготовление оснастки для производства ряда узлов, которые должны были, но не поступали по кооперации, — звонков, масленок, насосов и других.

Партийная организация развивала и поддерживала энтузиазм рабочих, направляла его на решение ответственных задач. В июле 1946 года коллектив Харьковского велосипедного завода обратился через областную газету «Красное знамя» ко всем рабочим, работницам, инженерам, техникам, служащим промышленных предприятий, железнодорожного транспорта и учреждений Харькова. Велозаводцы призвали трудящихся города ознаменовать высокопроизводительным трудом третью годовщину освобождения Харькова от немецко-фашистских захватчиков, досрочно выполнить план первого года пятилетки.

На счете велозавода были значительные производственные достижения. На основе широко развернувшегося соревнования между рабочими, мастерами, бригадами, цехами завод выполнил

план первого и второго кварталов. По итогам работы за апрель ему было присуждено третье место во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятий Министерства автотракторной промышленности и переходящее Красное знамя Коминтерновского райисполкома. В мае коллектив завоевал второе место по министерству и переходящее Красное знамя горкома и горисполкома. В июне завод сохранил второе место по министерству и знамя горкома и горисполкома.

Результаты работы завода в первом полугодии 1946 года позволили коллективу принять повышенные социалистические обязательства: в честь третьей годовщины освобождения Харькова от немецко-фашистских захватчиков добиться выпуска 250 велосипедов в сутки; в июле и августе дать сверх плана по 250 машин; сдать в эксплуатацию северную часть главного корпуса завода, пустить вторую конвейерную печь для сушки узлов велосипедов, внедрить в массовое производство новые узлы — звонок, насос и багажник.

К концу года завод обязался дать 65 тысяч велосипедов — в четыре раза больше, чем в 1945 году. Но время показало, что коллектив переоценил свои силы.

В ноябре 1946 года в отделе машиностроительной промышленности ЦК КП Украины состоялось совещание, в котором приняли участие секретарь заводской партийной организации Е. Н. Брушковский, главный инженер завода Н. В. Тимощенко. На совещании обсуждался вопрос об улучшении организационно-партийной и технико-производственной работы Харьковского велозавода. Конкретные рекомендации по внедрению новой техники, повышению культуры производства были изложены в плане мероприятий. Контроль за их выполне-



Рационализаторы обсуждают коллективное
рацпредложение. На снимке слева направо:
Д. М. Лойко, М. Г. Калашников, М. А. Галушко,
А. Н. Ермаков, Н. Н. Пасечник

нием возлагался на администрацию и партийное бюро завода.

План мероприятий ЦК Компартии Украины обсудил партийно-хозяйственный актив велозавода, с докладом на котором выступил директор А. Г. Коновалов. Было решено объявить общественный смотр состояния оборудования и ухода за ним. Смотр помог навести порядок на рабочих местах, результаты его были учтены при составлении организационно-технических мероприятий на следующий год.

С целью приближения партийной работы к производству, усиления влияния коммунистов в низовых подразделениях завода были созданы самостоятельные партийные группы. Свои партийные организации создали отделы главного технолога и технического контроля, от которых в первую

очередь зависело, достигнут ли харьковские велосипеды уровня лучших иностранных марок. Необходимо было доработать конструкцию и технологию изготовления веломашин, повысить ответственность за качество изготовления деталей и сборки велосипедов.

Партбюро на своих заседаниях и партийных собраниях регулярно заслушивало отчеты руководителей цехов и отделов о ходе выполнения мероприятий ЦК Компартии Украины.

По инициативе партийного бюро в конце 1946 года прошла общезаводская конференция рационализаторов и изобретателей, которая подвела итоги работы за прошедшее время и наметила пути дальнейшего улучшения рационализаторской работы. Все эти мероприятия помогли направить энергию коллектива на решение важных народнохозяйственных задач, пробудить активность и творческие силы трудящихся. Уже в первой половине 1947 года обработка ряда деталей была переведена с револьверных станков на высокопроизводительные автоматы. Прогрессивные методы холодной штамповки использовались при механической обработке зубчатых шайб, седельных и подседельных болтов, стопорных заклепок. Сборочный конвейер был укомплектован электроинструментом и новыми приспособлениями, что значительно повысило производительность труда.

Много внимания уделялось многостаночному обслуживанию. С этой целью было модернизировано (установлены концевые автоматические выключатели) 20 револьверных и сверлильных станков, что дало возможность высвободить несколько работников и перевести их на другие участки, где не хватало рабочих рук.

Заводские инженеры спроектировали, изготовили и внедрили в производство стенд для динамического испытания велосипедов, приспособление для периодической проверки рамы, вилки и руля велосипеда под статической нагрузкой.

Конструкторско-технические службы завода в короткие сроки проделали огромный объем работ: по сохранившимся чертежам и по узлам разобранных велосипедов разработали и запустили в производство велосипеды довоенного образца В-14 и создали новые мужские веломашинки типа В-17. В 1948 году заложили серийное производство женских велосипедов В-22 и детский — Д-2. А через год встал вопрос о разработке отечественного спортивного велосипеда. Хорошая спортивная машина отечественного производства способствовала бы массовому развитию велосипедного спорта в стране.

Над новой конструкцией машины работал конструкторский отдел завода во главе с К. С. Гладким, а позже — В. М. Майбородой. Первые образцы спортивных веломашин были изготовлены еще в 1944 году — шоссейный В-53 и трековый — В-62. Созданные в военное время, они не отвечали современным требованиям: отсутствовал переключатель скорости, были ненадежными тормоза. Переключатель скорости имел много колен, что ослабляло цепи. Во время гонки были случаи, когда переключатель попадал в спицы колеса и машина выходила из строя.

Освоение производства новых машин наталкивалось на ряд трудностей. В 1948 году Ижевский завод (перед войной туда из Харькова был эвакуирован цех по производству цепей) прекратил поставку в Харьков велосипедных цепей и их производство пришлось налаживать на велозаводе. Не-

обходимо было изыскать, подготовить дополнительные площади, квалифицированных рабочих. Для серийного производства женских велосипедов потребовалось увеличить количество комплектующих деталей. Напряженно работали технические службы и вспомогательные цехи. Особенно осложнилась работа инструментального цеха, изготавливавшего оснастку для новых типов велосипедов.

В первые послевоенные годы харьковские велостроители оказали помощь вновь создаваемому велозаводу во Львове. Они готовили кадры, техническую документацию для нового предприятия, отправляли комплекты разобранных велосипедов. Все послевоенное время ХВЗ поставлял детали и узлы для родственных заводов в Минске, Ленинкане. Львовский завод наращивал выпуск деталей у себя, но полностью обеспечить свои потребности не мог. В 1948 году харьковчане поставили и во Львов почти 12 тысяч комплектов. Минский завод получал из Харькова задние втулки, багажники, другие узлы. В Харькове обучались инженеры и рабочие из Горького (ГАЗ) и Москвы (ЗИЛ), где создавалось велопроизводство. Это тоже отвлекало много внимания и времени.

Несмотря на трудности Харьковский велозавод к концу года смог выпустить 125,2 тысячи велосипедов, в том числе В-14 — 49,5 тысячи, В-17 — 74,7 тысячи, В-22 — тысячу и 10,7 тысячи детских.

Заводские конструкторы постоянно совершенствовали узлы и детали, улучшали ходовые качества и внешний вид спортивных машин.

В 1949 году завод разработал перспективную модель нового спортивно-туристского велосипеда В-31, который имел сначала одну скорость, а потом — две.

Комитет по делам физической культуры и спорта при Совете Министров Союза ССР выразил глубокую благодарность коллективу предприятия за освоение и организацию серийного выпуска в четвертой пятилетке спортивно-шоссейных и трековых велосипедов в объеме, установленном планом. По своим качествам они не уступали лучшим зарубежным спортивно-гоночным машинам.

На харьковских спортивных велосипедах в 1950 году звание чемпионов и рекордсменов Советского Союза завоевали спортсмены Красников, Коптева, Максимова, Ильин и другие.

Впервые после войны на заводе были проведены общественный смотр и паспортизация 75 процентов наличного оборудования, пересмотрены нормы выработки в связи с уменьшением трудоемкости велосипеда марки В-14.

Наращивание выпуска продукции, ее совершенствование шло за счет внутренних резервов, интенсификации труда. Но все это были полумеры. Без высокотехнического, хорошо организованного, оснащенного новейшей техникой производства о хороших спортивных велосипедах нечего было и думать. Заводу катастрофически не хватало площадей, требовалась реконструкция многих производств, главного корпуса по Московскому проспекту площадью 12 тысяч квадратных метров, нового кузнечного цеха.

Проект реконструкции разработал институт Гипротракторсельхозмаш. Осуществление проекта началось в 1948 году. Конечная цель реконструкции состояла в том, чтобы довести годовой выпуск веломашин до 350 тысяч.

В связи с освоением новой, более совершенной продукции были реорганизованы конструктор-



А. Е. Бабенко —
мастер сборочного цеха,
кавалер ордена Ленина

ские службы. При Харьковском велосипедном заводе организовали Центральное конструкторское технологическое бюро велостроения. В него вошли конструкторский отдел завода и заводской экспериментальный участок.

На Харьковский Союзный велосипедный завод, как он стал теперь называться, стало поступать новое высокопроизводительное оборудование. В рамном и втором механическом цехах были установлены бесцентрово-шлифовальные станки. Это позволило перевести на механическую шлифовку 11 наименований деталей. Шлифовка только одной трубы велосипедного руля на таком станке сократила время на операции на восемь минут. В рамном цехе установили станок для шлифовки труб велорам, станок для пробивки отверстий в ободе, рулегибочный станок. Гальваники получили

трехшпиндельный плоско-шлифовальный станок, изготовили и пустили в эксплуатацию вторую конвейерную ванну для никелирования и колокольные ванны для оцинковки мелких деталей.

Впервые в своей практике завод приступил к организации поточных линий. Устройство их и пересмотр технологического процесса значительно снизили трудоемкость на изготовлении шатунов и велосипедной рамы. Инженеры сконструировали первый подвесной транспортер для велосипедных вилок длиной 30 метров.

На термической обработке велосипедных деталей был внедрен совершенно новый для велопроизводства технологический процесс — омеднение резьбы велодеталей (для защиты ее от цементации). Отпала трудоемкая ручная операция по обмазке резьбы огнеупорной глиной.

Механизация трудоемких шлифовальных операций и внедрение трехслойного гальванопокрытия деталей (медь — никель — хром) позволили значительно улучшить качество и внешний вид велосипедов.

Большие изменения произошли в инструментальном цехе. Инструментальщики получили дополнительно 12 единиц оборудования — эксцентриковый 60-тонный пресс для испытания штампов, пилу «Геллер», токарные, уникальные фрезерные станки и другое оборудование.

Важное значение в тех условиях приобретала экономия материалов, рабочего времени. На заводе был разработан стахановский план борьбы с производственными потерями, во всех цехах действовали специальные комиссии по борьбе с потерями рабочего времени. Запрещалось списывать непроизводительные затраты за счет завода, их от-

носили на счет виновных. Капитальные и монтажные работы можно было вести только при наличии сметы. Бухгалтерия усилила контроль за расходованием фонда заработной платы.

Для уменьшения расходования вспомогательных материалов, специального и покупного инструмента были пересмотрены нормы, разработаны плановые цены на основные и вспомогательные материалы, установлена материальная ответственность лиц, виновных за порчу материалов на складах.

Бороться с потерями помогала новая техника, 37 наименований велосипедных деталей были переведены на обработку с револьверных станков на автоматы. Отдел главного технолога (руководитель В. И. Пустовалов) приступил к проектированию и внедрению в производство прогрессивных штампов, приспособлений для автоматической подачи ленты при штамповке.

Большой вклад в совершенствование оборудования, технологических процессов внесли рационализаторы. В 1950 году каждый третий рабочий трудился творчески. Этому содействовало проведенное на заводе совещание рационализаторов и изобретателей Главмотопрома и общезаводская конференция рационализаторов. Был объявлен двухмесячный смотр внедрения рацпредложений в производство. За 1950 год поступило 766 рационализаторских предложений (в 1949-м — 453), из них было внедрено 452 (в 1949-м — 219). Только за последние три года пятилетки рационализаторам и изобретателям было выплачено вознаграждений в сумме почти трехсот тысяч рублей. Многие рабочие и инженеры получили первые авторские свидетельства, среди них — Вакула, Иоффе, Калининченко, Нечипуренко, Майборода, Лагутский, Терещенко, Калашников и другие.

Кузнечному, заготовительному, второму механическому, лакировочному и инструментальному цехам были вручены Почетные грамоты за успехи в социалистическом соревновании рационализаторов.

В 1948 году по почину трудящихся Ленинграда в стране развернулось соревнование за выполнение пятилетки в четыре года. Почин ленинградцев был подхвачен и трудовым коллективом харьковских велостроителей. Партийное бюро и дирекция разработали мероприятия по обеспечению досрочного выполнения плана. Была создана постоянно действующая комиссия, контролировавшая ход работы цехов и отделов и систематически рассматривавшая итоги их хозяйственной деятельности.

Большую роль в мобилизации молодежи на выполнение первой послевоенной пятилетки сыграла заводская комсомольская организация.

Во всех цехах создавались комсомольско-молодежные бригады, целью которых было подтянуть отстающих до уровня передовых. Комсомольско-молодежные бригады, возглавляемые Екатериной Барышниковой, Ниной Челноковой, Василием Юдиным, Виктором Дроздовым, Александром Труфановым, Рафаэлем Хамитовым, Иваном Новиковым, Василием Глуховым, Василием Чуйковым и другими, добились высоких показателей в труде.

В связи с 30-летием ВЛКСМ комсомольцы и молодежь рамнолакировочного цеха писали в газете «Велоударник»: «Мы с большим вниманием ознакомились с обращением молодых горняков шахты 17-БИС им. Папанинцев города Луганска и решили стать на стахановскую вахту в честь 30-летия ВЛКСМ. В ответ на призыв молодых шахтеров и в ознаменование комсомольского юбилея мы

берем обязательство силами комсомольцев и молодежи цеха увеличить сверхплановые накопления к концу года на 120 тысяч рублей...»

Молодежь выступила с инициативой превратить завод в сад. Только весной 1948 года на территории завода и возле рабочего общежития было высажено 900 кустов сирени, жасмина, акации, разбиты цветники и газоны.

Победителями комсомольского предъюбилейного соревнования стали комсомолки-стахановки Евдокия Ефимова, Итта Винокур, Екатерина Ракова, Полина Романова, выполнившие от четырех до шести годовых норм.

В марте 1948 года состоялся первый заводской слет молодых стахановцев. С докладом о задачах молодежи в четвертой пятилетке выступил директор завода.

В ходе комсомольского соревнования в инструментальном цехе (комсорг Зоя Длугач) родилась новая форма оперативной отчетности за выполнение взятых социалистических обязательств — комсомольские линейки. Раз в неделю (по понедельникам) выстраивались в цехе все комсомольско-молодежные бригады и бригадиры докладывали руководству о ходе выполнения производственных заданий. Тут же «прорабатывали» отстающих, требовали ликвидировать прорывы (сказывался дух военного времени: жесткая дисциплина, приказной стиль).

Комсомольцы полностью выполнили свои обязательства, юбилей комсомола встретили трудовыми победами.

В честь 30-летия ВЛКСМ секретарь заводской комсомольской организации К. Скрипник была удостоена ордена «Знак Почета», большая группа комсомольского актива завода награждена Почет-

ными грамотами ЦК ВЛКСМ и Харьковского обкома комсомола.

Ударным трудом отмечал завод день освобождения Харькова от немецко-фашистских захватчиков. В июле 1950 года коллектив завода взял на себя социалистическое обязательство перейти к 23 августа на коллективную стахановскую работу. Чтобы добиться этого, велостроителям предстояло провести большую организаторскую и массово-политическую работу: ежемесячно выполнять программу в заданной номенклатуре и снижать себестоимость на основе широкого внедрения хозяйственного расчета; вовлечь всех работающих в индивидуальное социалистическое соревнование; организовать коллективный стахановский труд во всех звеньях производства; развернуть борьбу за сбережение оборудования и продление срока службы станков, за скоростное резание металла, экономию материалов, инструмента и электроэнергии; широко распространить опыт новаторов производства; добиться высокого качества продукции, значительно снизить потери от брака; механизировать трудоемкие процессы; добиться выполнения норм выработки всеми рабочими; вовлечь в общеобразовательные школы и техническое обучение всю рабочую молодежь, инженерно-технических работников и служащих завода; улучшить жилищно-бытовое и культурное обслуживание работающих; выполнить план жилищного и культурно-бытового строительства.

Партийная организация завода (секретарь партбюро П. П. Афонский), завком профсоюза (председатель А. С. Чирков), комитет комсомола (секретарь К. И. Скрыпник) возглавили борьбу коллектива за выполнение и перевыполнение производственных планов.

Большое внимание пропаганде, обобщению пе-

А. Д. Володина —
старший мастер
гальванического цеха,
кавалер ордена Ленина



редового опыта уделяли многотиражка, стенные газеты, «молнии».

По итогам социалистического соревнования в 1950 году 943 человека досрочно выполнили годовые нормы выработки, 81 процент рабочих стали стахановцами. К концу года на заводе уже не было ни одного отстающего работника, все выполняли сменные нормо-задания.

Решением коллегии Министерства автомобильной и тракторной промышленности СССР и ЦК профсоюза машиностроения Харьковскому велосипедному заводу было присвоено почетное звание «Завод коллективного стахановского труда».

В 1950 году предприятие выполнило государственный план по всей номенклатуре. Сверх плана было изготовлено 10 304 велосипеда, снижена себе-

стоимость машин. Улучшилось их качество, внешний вид. Было возобновлено хромирование ободьев, щитков. Некоторые партии велосипедов выпускались с цветной окраской и орнаментом, 75 процентов веломашин укомплектовывалось багажником. Седла выпускались с пружинами двойного действия.

В годы первой послевоенной пятилетки завод увеличил выпуск велосипедов более чем в четыре раза. Предприятие неоднократно занимало призовые места в социалистическом соревновании среди предприятий министерства, по Харьков, Коминтерновскому району.

Завод десять раз был занесен на городскую Доску почета, трижды завоевывал переходящее Красное знамя городского комитета Компартии Украины и горисполкома; десять раз — переходящее Красное знамя Коминтерновского райкома КП Украины и Коминтерновского райисполкома.

В эти годы велозавод, восстанавливая и расширяя производство, не забывал о жилищно-бытовых нуждах и культурных потребностях трудящихся. Был восстановлен жилой дом по улице Данилевского. Но для многотысячного коллектива это был мизер. Основная масса работников ютилась еще в «коммуналках» с подселением, без элементарных удобств.

Работала на заводе столовая. Для хранения овощей и картофеля, которые заготавливались впрок, было построено хранилище. Действовали заводская библиотека, кружки самодеятельности, спортивные секции. В четвертой пятилетке коллектив велостроителей заложил хорошую базу для количественного и качественного роста производства в следующем пятилетии.

НА КОНВЕЙЕРЕ — СПОРТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ

В годы пятой пятилетки Харьковский Союзный велосипедный завод продолжал наращивать производственные мощности, совершенствовать серийные и осваивать новые марки веломашин. Продукция завода пользовалась огромным спросом, возрастала и требовательность покупателя к машинам. В адрес завода шли письма и со словами благодарности, и с упреками в несовершенстве велосипедов.

14 ноября 1951 года на завод пришло письмо от участников длительного велопробега, осуществленного на машинах с харьковской маркой. Они писали: «Мы, участники велопробега студентов Московского университета по маршруту Москва — Минск — Киев — Одесса — Ялта — Симферополь — Харьков — Москва, проведенного на велосипедах Харьковского Союзного завода, благодарим коллектив за замечательные велосипеды, отлично выдержавшие все испытания в пробеге.

В различных дорожных условиях — по асфальту, по клинкерной, торцовой и булыжной мостовой, по разбитой гравийной и грунтовой дорогам — велосипеды вашего завода показали высокую прочность, легкость хода, удобство в управлении. По своим качествам продукция завода значительно лучше французских и немецких моделей. Почти отсутствовали поломки вследствие недостатков в конструкции велосипедов.

По всему пути следования мы видели, какой большой популярностью пользуется марка Харьковского велозавода.



Спортивный велосипед
«Старт-шоссе»

На спортивно-шоссейных велосипедах вашего завода спортсмены Московского университета успешно выступают в соревнованиях по велоспорту.

Желаем коллективу Харьковского Союзного велосипедного завода новых больших успехов в развитии отечественного велостроения...»

Вопросы, касавшиеся улучшения качества велосипедов, находились в центре внимания руководства завода, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.

4 марта 1952 года состоялась партийно-техническая конференция завода с участием специалистов, ученых, преподавателей Харьковского инженерно-экономического института на тему «Задачи завода по переходу предприятия на выпуск продукции отличного качества». С основным докладом на конференции выступил главный инженер

А. И. Спришевский. Чтобы добиться отличного качества продукции, подчеркнул докладчик, необходимо коренным образом изменить методы обработки деталей, организацию труда, необходимо добиться высокой культуры производства. В постановлении конференции было записано: «Считать основной задачей — превращение завода в предприятие отличного качества продукции. Увеличить срок эксплуатационной службы велосипедов на 20 процентов, то есть довести общий пробег велосипедов без капитального ремонта до 12 тысяч километров (календарный срок службы — 6 лет)».

Конференция утвердила мероприятия по улучшению организации производства, экономии материалов и ликвидации непроизводительных потерь, внедрению новых форм социалистического труда и дальнейшему повышению культуры производства.

На заводе развернулось движение за отличное качество работы. 148 бригад (1081 человек) включились в социалистическое соревнование за выпуск продукции отличного качества. Восемьдесят одна бригада (436 рабочих) соревновалась за звание «Бригада отличного качества Министерства автотракторной промышленности». Это высокое звание завоевали коллективы бригад, которыми руководили Назарова, Китова, Прокопова, Хамузов, Фоменко, Готилов и другие.

В борьбе за улучшение качества продукции большую роль сыграло распространение почина Н. Назаровой по передаче оборудования рабочим на социалистическую сохранность. 72 процента заводского оборудования было взято на социалистическую сохранность. Одним из первых добился продления срока межремонтной работы своего станка В. М. Чеверда.

На заводе были организованы школы качества, обобщавшие и распространявшие передовой опыт. Разработаны условия соревнования за звание «лучший цех», «лучший отдел», «лучшая бригада», «лучший мастер», «лучший технолог», «лучший рабочий по профессии». Рабочие 23 профессий оспаривали право называться лучшими токарями, фрезеровщиками, слесарями...

В 1951—1952 годах сотни рабочих по двадцати профессиям завоевали звание лучших. Двенадцать раз держал первенство фрезеровщик инструментального цеха коммунист Александр Бережной. Лучшими по профессии были револьверщик Ш. Хамузов, газовщик И. Мирошниченко, слесарь М. Шевченко, шофер Ф. Головкин. В числе новаторов производства, мастеров стахановского труда были револьверщик В. Мерзлякин, автоматчик Делий, нарезчица ниппелей Н. Челнокова, фрезеровщица Л. Гладиллина, пайщик И. Мужилов, мастер Д. Лагутский и многие другие.

Более 500 рабочих и инженерно-технических работников открыли лицевые счета экономии материалов и добились только в первом квартале 1951 года экономии металла, химикатов и инструмента на 186 тысяч рублей.

Сорок восемь технологов и конструкторов, следуя почину конструктора Ярославского автозавода В. Пушкина, по своим лицевым счетам сэкономили более 70 тысяч рублей.

Особую известность приобрел мастер скоростных методов труда, токарь экспериментального цеха коммунист Анатолий Иванович Скубневский, тринадцать раз выходивший победителем в соревновании за звание лучшего по профессии. На токарно-винторезном станке «Коммунар» он обрабатывал различные детали сложной конфигура-

ции. Рабочий постоянно находил новые пути и возможности для повышения производительности труда. Воспитанник комсомола и партии, А. И. Скубневский всегда стремился быть в авангарде производства. Он совместил несколько технологических операций в одну, применяя специальные режущие инструменты и зажимные приспособления. Для крепления обрабатываемых деталей А. И. Скубневский пользовался различными специальными оправками довольно простой конструкции, использовал один из скоростных методов — накатывание резьбы специальными роликами. Накатывание резьбы по методу Скубневского увеличило производительность труда в три-четыре раза.

Лучший токарь завода и города А. И. Скубневский умело сочетал работу на производстве с учебой в институте, успешно закончил вечернее отделение Харьковского политехнического института имени В. И. Ленина, был выдвинут на руководящую хозяйственную, а затем партийную работу.

В механопрессовом цехе большим уважением пользовалась стахановка комсомолка Нина Челнокова. Она установила рекорд на нарезке ниппелей — 17 тысяч за смену. Передовая работница была избрана депутатом Харьковского областного Совета депутатов трудящихся. Харьковский поэт Борис Котляров, побывав на заводе и увидев, как работает эта девушка, посвятил ей стихи.

В октябре 1952 года, после 14-летнего перерыва состоялся XIX съезд партии, которая с этого времени стала именоваться — Коммунистическая партия Советского Союза. Съезд подвел итоги восстановления и развития народного хозяйства страны за послевоенные годы. Успехи в развитии хозяйства были несомненны. Но своими достиже-

ниями страна была обязана беззаветному энтузиазму трудящихся, не считавшихся ни со временем, ни с тяжелым, часто ручным трудом, ни с плохими социально-бытовыми условиями, живших в обстановке, насаждаемой сталинским аппаратом подозрительности. Съезд утвердил директивы по пятому пятилетнему плану (1950—1955 годы) развития народного хозяйства.

Задачи перед промышленностью, в том числе и велосипедной, стояли сложные. Выполнение их зависело не только от энтузиазма масс, но прежде всего от того, насколько тесно и продуктивно производство будет связано с наукой.

В целом Харьковский велозавод выходил из квартала в квартал, из года в год на плановые показатели, но давали о себе знать неритмичный выпуск продукции, недостаточно полное использование нового оборудования, медленный рост механизации производственных процессов, отсутствие надлежащих условий труда и жизни.

Это хорошо понимал директор завода А. Г. Коновалов, человек высокоорганизованный, прекрасный производственник, талантливый инженер. В трудные послевоенные годы (он возглавил завод в 1944 году) предприятие под его руководством не только поднялось из руин, отстроилось и оснастилось новым оборудованием, наладило производство новых веломашин, в том числе спортивных, но и сделало первые шаги на пути интеграции науки и производства. Сам Аким Григорьевич, несмотря на огромную занятость, сумел написать работу об организации машиностроительного предприятия на основе передовых методов труда и защитить диссертацию на звание кандидата экономических наук.

Харьковский велозавод стал эффективно сот-

рудничать с научно-исследовательскими и учебными институтами.

Институт электросварки имени академика Патона в Киеве сконструировал и изготовил для завода специальный электросварочный агрегат-трактор для автоматической сварки по шву под слоем флюса велосипедных кареток, заменивший ручную автогенную сварку. Московский станкостроительный институт решил вопрос автоматизации контроля резьбы велосипедных деталей в процессе накатки их на специальных резьбонакатных станках.

Еще в 1951 году завод заключил договор о постоянном творческом содружестве с Харьковским инженерно-экономическим институтом. Ряд кафедр института, отдельные научные работники и преподаватели стали систематически помогать в решении экономических, технических и организационных вопросов. Большую работу в годы пятой пятилетки провели на заводе научные сотрудники кафедры химии. Совместно с заводчанами они решили сложную техническую проблему изоляции подвесок для гальванопокрытия.

Подвески, применяемые в цехах гальванопокрытий для навешивания деталей в ванны, не имели изоляции. Ряд заводов, в том числе и Харьковский велосипедный, давно искали способ покрытия токопроводящих частей подвесок, находящихся в электролите и не соприкасающихся с покрываемыми изделиями, изоляционным слоем, который предохранял бы это место от осаждения цветного металла. Решение этой проблемы представляло большой народнохозяйственный интерес. Группой ученых кафедры химии ХИЭИ совместно с инженерно-техническими работниками завода после долгих поисков была найдена изоляционная масса, которая ведет себя устойчиво в агрессив-



Д. А. Царихин — первый на велозаводе
кандидат технических наук.
50-е годы

ной среде. Обработка деталей новым способом позволила значительно удлинить срок службы подвесок, сократить расход цветного металла и электроэнергии.

Гальванический цех завода вскоре полностью перешел на изоляцию подвесок по новому способу. Это дало значительную экономию средств, резко снизило расход металла в цехе на изготовление подвесок, расход таких дефицитных материалов, как никелевые и хромовые соли, аноды и другие.

Научные работники Харьковского инженерно-экономического института принимали активное участие в заводских партийно-технических конференциях. На одной из них на тему «Пути борьбы за качественные показатели работы завода и максимальное использование резервов производства»

выступили доктор экономических наук Е. Я. Либман и доцент И. С. Барац. Доклад о тонком точении был сделан на технической секции научным работником института инженером Недух. Заводчане в свою очередь выступали с докладами и сообщениями на институтских научных конференциях.

По просьбе завода коллектив института помог в организации новой формы соревнования за снижение себестоимости на каждой производственной операции по примеру рабочих Левченко и Муханова, выступивших с почином комплексно использовать резервы на каждом рабочем месте. Проведенная совместно с институтом работа позволила выявить основные пути и средства снижения себестоимости заводской продукции, мобилизовать внутренние резервы.

Основой неуклонного роста производительности труда как главного фактора снижения себестоимости продукции на заводе являлось внедрение в производство новой техники и передовой технологии — точного литья, холодной и горячей штамповки. Например, до 1954 года зубцы ведущей шестерни велосипеда делались на зубофрезерных станках с помощью червячных фрез. По предложению рационализатора Калиниченко была введена штамповка зубьев на прессе с помощью специального штампа. За один ход ползуна прессы вырубывались все 48 зубьев. На обработку шестерни раньше требовалось 0,88 минуты, теперь — 0,16 минуты. В результате на операции в пять раз выросла производительность труда, вместо пяти станков был занят один пресс.

При сборке веломашин завод в больших количествах расходовал мелкие детали-гайки. Они обычно вытачивались на токарных станках-автоматах. На

изготовление одной гайки уходило 0,36 минуты. После установки холодновысадочного автомата время на изготовление одной гайки сократилось до 0,02 минуты. Производительность труда на этой операции возросла в четыре раза, высвободилось шесть токарных автоматов для других работ.

Снижению себестоимости продукции способствовали предложения рационализаторов и изобретателей. Мастер второго цеха Кириченко, например, внедрил за пятилетку 36 своих рацпредложений, экономический эффект от которых составил 100 тысяч рублей. В годы пятой пятилетки на заводе было внедрено 2944 технических новшества. В результате предприятие получило 13 миллионов 632 тысячи рублей экономии от сокращения материальных и трудовых затрат.

Производительность труда на велозаводе за пятилетие возросла на 83 процента, а затраты заработной платы на единицу продукции были снижены на 37,6 процента.

Решающее значение для снижения себестоимости продукции имели экономия сырья, рациональное использование основных и вспомогательных материалов, полуфабрикатов. Удельный вес этих затрат составлял обычно более половины себестоимости продукции. Вот почему экономное, хозяйское отношение к расходованию сырья, топлива, электроэнергии, металла остро встало на повестке дня.

В пятой пятилетке на велозаводе затраты основных материалов и полуфабрикатов были снижены на 38,4 процента. Добивались этого путем изменения конструкции отдельных деталей, облегчавших вес изделия без снижения его качества, внедрения новой технологии, повышающей коэффициент использования металла. Расход металла

удалось снизить на 2,7 процента. Это позволило ежегодно экономить более 1700 тонн металла.

Снижению себестоимости способствовали массовое социалистическое соревнование за бережливое расходование топлива, всех видов энергии, борьба с браком. Удельные нормы расхода энергии были рассчитаны на заводе с учетом ранее достигнутых. Но благодаря творческой деятельности передовиков производства, рационализаторов и изобретателей даже высокие нормы перевыполнялись. Так, применение теплоизоляции на соляной ванне и на ванне жидкой цементации сэкономило 510 тысяч киловатт-часов электроэнергии. Установка ограничителей холостого хода моторов на станках позволила сэкономить 113 тысяч киловатт-часов. Замена кабеля на большее сечение уменьшила потери в сети и дала ежегодную экономию 412 тысяч киловатт-часов. Даже небольшие, на первый взгляд, мероприятия давали весомые результаты. Это видно из такого примера.

По предложению новаторов на участке газосварки были заменены сопла 22 интекционных горелок с диаметра 18 мм на диаметр 13 мм. Это позволило сберечь 2357 тысяч кубометров газа.

В результате направленной деятельности всего коллектива велозавода только за 1955 год предприятие сэкономило ресурсов на 710 тысяч рублей.

Однако это не значило, что завод исчерпал все резервы, добился максимально высокого уровня экономии ресурсов. Взять, к примеру, расходы, связанные с работой оборудования. Токарные автоматы, как известно, работают при обильном оснащении маслом обрабатываемых деталей и режущих инструментов. Большое количество масла при этом забирает стружка. Перед тем, как сдавать в утиль, ее надо пропускать через центри-

фугу, чтобы отогнать масло. Но этот процесс сплошь и рядом на заводе нарушался, в результате только за 1955 год было потеряно около 500 тонн смазочных материалов. Предприятие понесло на 250 тысяч рублей убытков, которые легли на себестоимость продукции.

Борьба за снижение себестоимости продукции тесно связана с улучшением ее качества.

Выпуск велосипедов в пятой пятилетке на заводе увеличился по сравнению с 1946 годом почти в десять раз. За пятилетку было выпущено более двух миллионов веломашин. Если до войны завод выпускал только две модели велосипедов — мужской дорожный марки «Украина» и подростковый с колесами в 24 дюйма, то после войны, начав производство с дорожного велосипеда В-14, завод расширил ассортимент, разработав конструкции машин новых моделей. На конвейер стали велосипеды мужской дорожный В-17, женский дорожный В-22, спортивно-шоссейный В-53, спортивно-трековый В-62. Всего завод изготавливал пять моделей велосипедов.

В этом была большая заслуга главного конструктора ЦКТБ К. С. Гладкого, человека неуспокоенного, большого творческого потенциала. В 1955 году он побывал в Чехословакии, где познакомился с производством на велозаводах «Фаворит», «Эска», «Мотор», «Сфинкс», «Рудежиен». Опыт чехословацких друзей нашел применение в цехах Харьковского велозавода.

При освоении новой продукции, как правило, увеличивался процент брака, потому что значительное количество деталей и узлов имело отклонение от чертежных размеров и их приходилось доводить. Но основными причинами брака являлись низкое качество обработки технологических

процессов на новых моделях машин, неисправность оборудования и несоблюдение технологической дисциплины. В 1950 году потери от брака на вело-заводе составляли 0,84 процента к валовому выпуску продукции. Это высокий процент для предприятия, не имевшего литейного производства. К концу пятилетки процент брака удалось снизить до 0,6 процента.

Четко отработанной на велозаводе системой снижения себестоимости продукции заинтересовались многие коллективы города. Лекции на эту тему А. Г. Коновалов читал в вечернем университете марксизма-ленинизма, студентам Харьковского инженерно-экономического института, который и помог справиться заводу с этой сложной проблемой.

Специалисты кафедры организации производства ХИЭИ приняли активное участие в разработке и внедрении стахановского техпромфинплана в производственных цехах завода. До каждого рабочего был доведен годовой план, составленный с учетом прогрессивных нормативов, включавших, кроме показателей выпуска продукции, элементы себестоимости, зависевшие от рабочего. Стахановский техпромфинплан оказал весьма эффективное воздействие на дальнейший рост программы завода.

Сотрудничество ученых и заводчан положительно влияло не только на дела завода. Оно помогало совершенствовать учебные программы институтов.

С учетом разработки заводского техпромфинплана был по-новому построен для студентов — будущих экономистов — курс «Техпромфинплан завода». О том, как разрабатывается и реализуется техпромфинплан на заводе, студентам рассказы-

вали рабочие стахановцы — автоматчик Чернобай и полировщик Петренко.

Ученые инженерно-экономического института консультировали работников планово-экономического отдела завода по вопросам планирования и учета, рабочих цехов — по актуальным производственным проблемам.

Сотрудники кафедры экономики и организации машиностроительной промышленности совместно с начальниками цехов и отделов, цеховыми экономистами решали вопросы хозрасчета, внедрения нормативного учета, изучали стахановский опыт работы в цехах завода. В результате был разработан метод оперативного анализа работы основных производственных цехов. Заводу оказывалась помощь в разработке и внедрении статистического метода анализа хода технологического процесса и контроля качества продукции.

Кафедра бухгалтерского учета и статистики совместно с работниками завода многое сделала для внедрения нормативного учета, что помогло осуществить учет и контроль за движением деталей, ликвидировало обезличку и усилило ответственность за сохранность деталей.

В цехах и отделах завода проходили преддипломную практику студенты института. Дипломные задания выдавались на актуальные производственные темы. Ряд положений дипломных проектов был использован в производстве при проектировании нового сборочного цеха завода. Многие выпускники вуза оставались работать на велозаводе.

За годы пятой пятилетки значительно выросла и окрепла партийная организация завода. Ряды ее пополнились лучшими производственниками. Парторганизация инструментального цеха, которой ру-

ководил А. В. Щербак, приняла в свои ряды фрезеровщика А. М. Бережного, неоднократно избиравшегося депутатом районного Совета депутатов трудящихся, токаря Вишневого, передового производственника, завоевавшего звание лучшего токаря Харькова, сверловщика Дьяченко, передовика производства и общественника, и других.

Но в целом заводская парторганизация еще недостаточно внимания уделяла организаторской работе в массах, развитию творческой инициативы, активности трудящихся, социалистического соревнования, мало занималась индивидуальным отбором лучших работников в ряды партии, на что нацеливали решения XX съезда КПСС.

XX съезд партии, состоявшийся в феврале 1956 года, принял директивы по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства страны и рассмотрел вопрос о преодолении культа личности Сталина и его последствий.

В новой пятилетке завод должен был на базе новой техники и более совершенной технологии повысить производительность труда, привести в действие неиспользованные внутренние резервы для дальнейшего улучшения всех технико-экономических показателей. Проводимая в стране реорганизация управления народным хозяйством была направлена на облегчение решения этих задач.

К началу шестой пятилетки (1956—1960 годы) на велозаводе сложился устойчивый коллектив специалистов и рабочих. Предприятие находилось на подъеме. Из года в год совершенствовались велосипеды, увеличивалось число моделей. Уже в 1958 году завод выпускал девять видов велосипедов: спортивные, мужские дорожные с двумя скоростями и тормозной втулкой заднего колеса,

легкодорожные мужские и женские с тремя скоростями и другие.

Харьковский велосипедный завод являлся единственным в стране поставщиком спортивных велосипедов. Только за 1955—1958 годы конструкторы завода разработали шесть новых моделей. Велосипеды харьковской конструкции выпускали все велозаводы Советского Союза. Заводчане разработали также специальный велосипедный двигатель, который взял на изготовление Ленинградский мотовелозавод.

За всеми этими достижениями стоял огромный труд всего трудового коллектива, в том числе заводского конструкторского бюро, возглавляемого В. М. Майбородой. Двадцать восемь лет тому назад, после окончания механического техникума, он пришел на завод. Работал в рамном цехе, откуда его перевели на должность конструктора в технический отдел. Здесь талантливый инженер нашел свое призвание. Самым радостным для него был день, когда завод приступил к выпуску скоростной гоночной веломашины его конструкции. Одна за одной выходили из сборочного цеха «его» спортивные машины. Но чутье новатора подсказывало, что еще не все сделано — велосипеды не удовлетворяли спортсменов: не было переключателей скоростей, надежных тормозов и цепей, свободного хода колес... И он проектировал новые и новые модели. Сколько было гипотез, сколько идей, сколько разочарований! Но конструктор не падал духом!

Надежность, легкость, скорости! Вот что требовали от машины спортсмены. Об этом конструктор думал и в стенах завода, и по дороге домой, и дома глубокими ночами. Постепенно вырисовывались контуры гоночной веломашины с иной ком-

поновкой узлов, с меньшим весом деталей. В новой машине В-551 конструкторы завода во главе с В. М. Майбородой предусмотрели более жесткую вилку с пологим профилем изгиба. На велосипед поставили новый, более компактный переключатель скоростей с меньшим количеством узлов. Чтобы при замене шины спортсмен не тратил много времени на вывинчивание и завинчивание гаек, которыми крепилось колесо, в велосипедах были использованы специальные эксцентрики. Стоило повернуть рычаг эксцентрика вправо, как колесо тут же выпадало из вилки. Учитывая, что гонщику, особенно после долгих переездов, необходимо менять положение рук, чтобы отдохнули мышцы, конструкторы после кропотливой работы создали новый руль. Была найдена оптимальная его длина, подобраны необходимые расстояния между ручками руля, увеличен вынос руля вперед.

Первые испытания новой машины в целом прошли успешно, но выявились недостатки в тормозах — не было так называемого разведения ширины, и при торможении появлялась «восьмерка». Конструкторы устранили и этот недостаток...

И вот из сборочного цеха вышла первая партия гоночных велосипедов модели В-551. На этой машине гонщики развивали скорость до 60 километров в час. Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при Совете Министров СССР дал ей высокую оценку.

Неоднократный чемпион Украины по велогонкам А. С. Черный так оценил творческую работу конструктора:

— Талантливый человек. Двадцать два года тому назад, когда я получил первый велосипед, в нем не было ни переключателя скоростей, ни надеж-



Группа рабочих и инженеров
инструментального цеха.
50-е годы

ных тормозов, ни свободного хода колес. Я не раз терпел поражения на соревнованиях, потому что у других были более совершенные машины. А теперь спортсмены благодарны Василию Максимовичу за постоянный поиск, совершенствование конструкции велосипедов. Когда я узнал, что его имя занесено в областную Книгу трудовой доблести, то обрадовался — он это заслужил.

Все последующие модели, созданные замечательным конструктором, в том числе В-64, были машины высокого класса. Выступая в 1958 году на велогонке мира Варшава — Берлин — Прага, советские спортсмены на этих машинах заняли первые места, выиграв в командном и личных зачетах.

Конструировал Василий Максимович не только гоночные велосипеды. На машинах его конструкции демонстрировали свое мастерство заслужен-

ные артистки РСФСР сестры Кох, дрессировщик медведей Филатов, артисты Корейского цирка и другие.

Мысль конструктора работала неустанно. Обуревала мечта создать такую машину, на которой наши спортсмены побили бы все мировые рекорды...

Но налаживанию ритмичного выпуска спортивных машин высокого качества мешало несовершенство производства, недисциплинированность заводов-поставщиков, в том числе Никопольского трубного завода, низкое качество цепей Даугавпилсского завода. Пробегі показывали, что после 700—800 километров цепи растягивались и даже разрывались.

Быстро освоить массовый выпуск спортивных велосипедов можно было лишь при целенаправленном совершенствовании производства на основе научно-технического прогресса.

Прежде всего завод решил не зависеть от поставщиков, наладил изготовление на месте всех металлических деталей, в том числе труб. По кооперации предприятие получало только подшипники, резиновые изделия, цепи, детали из пластмассы, кожи, стекла.

Механическая обработка мелких деталей стала производиться на автоматах и прессах, а основных, трудоемких, таких, как шатуны, шестерни, корпуса задней втулки,— на поточных линиях. На поток было поставлено производство велосипедных рам, передник вилок, рулей, ободьев и щитков. В потоке на специальном оборудовании велись отделочные работы — гальванопокрытие и окраска. Сборка велосипедов производилась на конвейере длиной 26 метров. Цехи связывал механический транспортер протяженностью 420 метров.

В основных цехах работало большое количество агрегатных высокопроизводительных станков, значительная часть которых была разработана и изготовлена силами завода.

В производстве применялось до 200 различных фасонных резцов. Был внедрен высокопроизводительный метод получения резьбы — путем накатывания плашками и круглыми роликами на специальных станках. Широко использовалась холодная штамповка, был освоен прогрессивный способ изготовления велосипедных деталей (кареточный узел) методом стального литья по выплавляемым моделям. В 1956 году на заводе организовали новый участок стального литья, который за год дал около миллиона деталей общим весом 160 тонн — в два раза больше, чем в 1955 году. Завод сэкономил 370 тонн черного проката. В 1958 году мощность участка была доведена до 300 тонн. Успешно развивался процесс холодной высадки на специальных автоматах. Холодной высадкой в те годы изготавливалось 23 наименования деталей, было освоено производство педальных осей. Далеко ушло то время, когда завод изготавливал ободья полукустарным способом. Теперь эту работу выполняли станки-полуавтоматы.

Технологический процесс изготовления машин, отличаясь большим разнообразием работ, был переизменен на поточно-массовое производство.

Долгое время «узким» местом производства была окраска велосипедов. Эта операция производилась ручными распылителями в открытых камерах с последующей сушкой в течение почти часа в печах. До 30 процентов дорогостоящих эмалей не попадало на изделия. Специалисты завода разработали новую технологию цветной окраски деталей в электростатическом поле. Была создана

опытная установка, которая пропускала за год до 50 тонн велокомплектов. Началось изготовление еще двух агрегатов, которые должны были составить установку для линии цветной окраски и сушки велодеталей в три слоя. Ожидаемая экономия должна была составить около миллиона рублей.

В результате проведения технических и технологических мероприятий, упорного труда велостроителей выпускаемая заводом продукция соответствовала уровню мирового велостроения, о чем свидетельствовали отзывы, полученные на международных выставках.

Харьковские велосипеды разных моделей экспортировались в зарубежные страны, в том числе Болгарию, Венгрию, Монголию, Румынию, Индию, Индонезию, Уругвай. В те годы завод освоил выпуск новых моделей велосипедов, в том числе спортивного с десятью скоростями и дорожного с мотором.

Из года в год Харьковский велозавод успешно справлялся с плановыми заданиями. В 1958 году план по валовой продукции коллектив выполнил на 104,1 процента, по товарной — на 105,2 процента. Досрочно были выполнены планы по кооперированным поставкам.

За 1956—1958 годы за счет роста производительности труда увеличился выпуск продукции на 18,2 процента, при этом было получено 10 миллионов рублей прибыли.

ХАРЬКОВСКИЕ, ЗНАЧИТ,— ЛУЧШИЕ.

1959—1970 годы



В течение первых трех лет шестой пятилетки в стране увеличилось производство электроэнергии, возросла добыча нефти, природного газа, выплавка чугуна и стали. Осуществляя курс на усиление темпов технического прогресса, который выражался в комплексной механизации и автоматизации производства, советская промышленность создала большое количество новых типов машин и оборудования; выросла энерговооруженность труда в промышленности. Это дало возможность значительно повысить его производительность.

Однако в сельском хозяйстве и в некоторых отраслях промышленности наметилось отставание от плановых заданий, которые в ряде случаев были необоснованы, завышены. На карте Родины появились места вновь открытых источников полезных ископаемых, важных для народного хозяйства. Необходимо было их разрабатывать. Все это привело к тому, что планы двух лет шестой пятилетки были пересмотрены. Плановые органы разработали новый, семилетний план развития страны на 1958—1965 годы. Тезисы о контрольных цифрах семилетки были опубликованы всеми центральными и областными газетами для обсуждения. Опубликование и обсуждение проекта контрольных

В. М. Майборода. На заводе работает более 60 лет, из них двадцать лет — главным конструктором

цифр семилетнего плана ознаменовались развертыванием в стране социалистического соревнования за досрочное выполнение плановых заданий.

На Харьковском велозаводе началось движение за максимальное использование внутривозовских резервов, внедрение передовой техники и технологии, механизацию и автоматизацию производственных процессов.

Большой размах в стране, в том числе и на велозаводе, приобрело соревнование бригад и ударников коммунистического труда. В патриотическое движение за почетное звание включились не только отдельные рабочие, бригады, участки, но и смены, цехи, целые предприятия. Триста харьковских велостроителей, которые трудились в девятнадцати производственных бригадах и на четырех участках, приняли участие в соревновании за коммунистический труд.

Инициатором нового движения среди велостроителей стал коллектив участка автоматов старшего мастера А. С. Шеховцова из второго механического цеха. Здесь трудилось сорок шесть человек, разных по возрасту и по характеру. Их объединяло стремление жить по-новому, воспитывать в себе всесторонне образованных, грамотных людей высокого профессионального уровня. Бригаду сплачивала крепкая дружба, работа на совесть под девизом — один за всех и все за одного. Но соревнование за коммунистическое отношение к труду не было достаточно подкреплено материально-техническими стимулами. Принцип — каждому по труду — не работал. Новый вид соревнования, как и прежде, держался, в основном, на энтузиазме, на патриотических чувствах трудящихся. Поэтому, естественно, не все коллективы выдержали это испытание. Но бригада Шеховцова

доказала свою жизнестойкость. Все ее члены учились, принимали участие в общественной жизни завода. 27 января 1959 года ей было присвоено звание «Бригада коммунистического труда».

Следуя примеру автоматчиков, в соревнование за звание коллектива коммунистического труда включились две бригады участка доделочных операций: резьбонарезчики во главе с передовиком производства, членом завкома профсоюза, делегатом XX съезда Коммунистической партии Украины А. Л. Кузьменко и сверловщики бригады депутата Коминтерновского районного Совета депутатов трудящихся М. С. Цодиковой. Бригады обязались выполнить семилетний план на год раньше, подготовиться к переходу на семичасовой рабочий день, выполнять восьмичасовое задание за семь часов. И слово свое держали.

Новый вид соревнования вовлекал в свою орбиту новые и новые коллективы. Патриотический почин поддержала бригада кузнечного участка, возглавляемая Г. П. Коржом. Члены ее решили в совершенстве овладеть смежными профессиями, чтобы обеспечивать бесперебойную работу кузнечного участка. В ходе соревнования за звание коллектива коммунистического труда они добились работы без брака, на отдельных операциях им доверили сдавать детали, минуя контролеров.

XXI съезд КПСС велостроители встречали ударным трудом. Внеочередной партийный съезд работал с 27 января по 5 февраля 1959 года. Делегаты заслушали и обсудили доклад о Контрольных цифрах семилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы и утвердили их. Особое внимание в плане обращалось на развитие тяжелой индустрии, усиление эконо-



Первая на заводе бригада коммунистического труда.
В центре — бригадир А. С. Шеховцов

мического потенциала страны. Рост валовой продукции всей промышленности на конец семилетки должен был составить 80 процентов по сравнению с 1959 годом, среднегодовой темп роста производства продукции — 8,5 процента. Достичь такого уровня производства планировалось за счет улучшения его технического оснащения, реконструкции предприятий и нового строительства. Государственные вложения в новое строительство и реконструкцию предприятий планировались в размере почти двухсот миллиардов рублей, то есть были равны всем капиталовложениям за предыдущие годы Советской власти.

Сразу после завершения работы съезда партии на заводе состоялось открытое партийное собрание, на котором с докладом «Об итогах внеочередного XXI съезда КПСС и задачах партийной

организации завода» выступил делегат съезда секретарь Харьковского горкома Компартии Украины К. А. Трусов. Докладчик отметил, что коллектив завода, соревнуясь за достойную встречу XXI съезда КПСС, досрочно выполнил план 1958 года по всем технико-экономическим показателям. Успешным выполнением плана трудящиеся завершили и первый месяц заводской семилетки. На заводе все шире распространялось соревнование за звание коллектива коммунистического труда (27 бригад и участков боролись за это почетное звание). Более 1500 велозаводцев участвовало в соревновании за выполнение восьмичасового задания за семь часов и добились высоких производственных показателей. Как подчеркнул докладчик, велозаводцы успешно справились с выполнением предсъездовских обязательств.

Теперь коллектив взял на себя новые социалистические обязательства — выполнить семилетку досрочно, повысить производительность труда в среднем на 3,2 процента, снизив процент ручного труда, выпуск легкодорожных машин увеличить за семилетку в 36 раз, спортивных — в 16 раз. Для этого надо было освоить новые производственные площади, построить заготовительный цех и реконструировать другие цехи и участки, разместить производство некоторых узлов на Дергачевском механическом заводе. Фактически необходимо было перестроить все производство для выпуска велосипедов более высокого класса.

Конкретные предложения по дальнейшему улучшению работы завода внесли коммунисты — главный технолог Н. В. Тимощенко, начальник второго механического цеха И. Я. Каневский, заведующий бюро инструментального хозяйства М. О. Герасимов и другие.

Партийное собрание отметило, что первоочередная задача партийной организации и всего коллектива завода — комплексная механизация и автоматизация производственных процессов, внедрение передовых достижений науки и техники, всемерное распространение передового производственного опыта. Только на такой основе можно было обеспечить производство качественной продукции, осваивать новые машины высокого класса.

В июне 1959 года Пленум ЦК КПСС принял постановление «О работе партийных и советских организаций и Советов народного хозяйства по выполнению решений XXI съезда КПСС об ускорении технического прогресса в промышленности и строительстве».

Для успешного технического переоснащения велозавода был разработан план организационно-технических мероприятий, выполнение которого во многом зависело от результатов деятельности технических служб. Именно здесь концентрировалась творческая техническая мысль инженеров, техников и рационализаторов, рождались новые конструкции веломашин, разрабатывалась передовая технология.

Хорошо понимая это, партийные организации технических служб и отделов осуществляли постоянный контроль за выполнением планов внедрения новой техники и передовой технологии. Работа технических отделов обсуждалась на заседаниях партийных бюро, открытых партийных собраниях. Многие решающие участки работы возглавляли коммунисты, показывавшие пример творческого отношения к движению за научно-технический прогресс.

В решении программы развития технического прогресса на заводе большая роль принадлежа-

ла бюро механизации и автоматизации производственных процессов (начальник И. П. Никитин). Силами его работников немало было сделано для технического совершенствования велосипедного производства.

Конструктор Карпенко, техник Заика разработали установку для механической подачи бунтов металлической стружки и механизации штамповки многих деталей на прессах. Рияко и Сотникова предложили конструкцию автомата для подрезки и снятия фасок на велосипедных деталях. Конструкторы Рияко и Соколов приспособили два агрегатных станка для механической обработки узлов велосипедной рамы, что дало возможность повысить производительность труда на операции в три раза. Были проведены работы по совершенствованию процессов изготовления подседельных пружин, передних втулок, закалки кареточных валов и pedalных осей токами высокой частоты.

Вступил в строй второй полуавтомат для центровки колес велосипеда, в гальваническом цехе был введен в строй новый автомат цинкования, который соединил несколько операций, сдан в эксплуатацию новый термический участок, оснащенный высокопроизводительным отечественным оборудованием.

Значительную работу по механизации и автоматизации производственных процессов, внедрению передовой технологии осуществлял отдел главного технолога (начальник И. Я. Каневский), работники которого спроектировали и помогли освоить механическое приспособление для навинчивания конуса на ось передней втулки. В отделе был разработан метод холодного выдавливания

поковок, внедрялась закалка деталей токами высокой частоты.

Большую помощь в исследовании и разработке новых технологических процессов оказывали Центральное конструкторско-технологическое бюро велостроения, Харьковский политехнический институт. На заводе работала базовая лаборатория ПТИМАШа.

В основных цехах завода были созданы комплексные бригады по проектированию и внедрению механизации и автоматизации производства. Во втором механическом, механопрессовом, рамном, гальваническом цехах эти бригады добились значительных успехов по внедрению в производство многих прогрессивных технических усовершенствований, повышавших производительность труда и улучшавших качество изготавливаемых велосипедов.

Работу осложняло то, что завод должен был получить и освоить в 1964—1965 годах 5150 квадратных метров производственных площадей бывшего контейнерного цеха Харьковского вагоноремонтного завода. Но этих площадей завод не получил: 1400 квадратных метров были переданы в аренду на два года заводу «Серп и молот», на 1125 квадратных метрах продолжался выпуск изделий по заказу Министерства путей сообщения, остальная площадь оставалась в ведении ХВРЗ.

Затягивалось строительство заготовительного цеха, системы оборотного водоснабжения для стана профильного проката (строились с 1960 года), помещения для термического отделения инструментального цеха, строительство которого было начато в 1962 году. И только к концу семилетки велостроители сами завершили возведение заготовительного цеха, увеличили пропускную способ-



Группа артистов театра имени Моссовета
в гостях у велозаводцев.

В центре — народная артистка СССР В. П. Марецкая
и директор завода А. Г. Коновалов. 50-е годы

ность сборочного цеха путем реконструкции участков консервации и упаковки. На высвобожденных площадях сборочного цеха был установлен и пущен второй конвейер длиной 27 метров по сборке веломашин. Участки сборки, регулировки, консервации и упаковки были связаны транспортными линиями длиной 700 метров. В 1965 году были завершены работы по размещению на Дергачевском механическом заводе производства некоторых узлов.

В результате осуществления мероприятий по плану новой техники и оргтехплану только в 1964 году завод получил условно-годовую экономию в сумме около 600 тысяч рублей.

К 1965 году были введены в производство 82 новых технологических процесса (план — 22), что дало экономию в сумме почти 33 тысяч рублей.

В цехах было установлено 17 специальных и агрегатных станков (план — 14 единиц), в том числе автомат для производства ниппелей, линия изготовления штамповок правых шатунов. К концу семилетки в строй вступили две механические поточные линии гальванопокрытия, 19 автоматических, 16 поточно-механических и 30 поточных линий. В цехах установили 266 единиц автоматического и полуавтоматического оборудования. На предприятии действовал один комплексно-механический цех и один комплексно-механический участок.

В производстве начали применяться детали из новых материалов. Так, завод внедрил 200 деталей из пластмассы, 540 — из капрона, инструменты и порошки из синтетических алмазов, четырнадцать наименований деталей инструмента с твердосплавной оснасткой.

Все это дало возможность освоить массовое производство более совершенных машин. Была разработана модель легкодорожного велосипеда В-37. В 1965 году завод выпустил 60 477 таких машин. Модель имела новые тормоза с симметричной тягой, усиленные педали, седло новой конструкции, улучшенные ободья. Машина была утверждена советом Павильона лучших образцов товаров народного потребления Государственного комитета Совета Министров СССР по торговле. Большую работу провел конструкторский отдел по созданию нового спортивно-туристского велосипеда В-541 «Спорт» (в последний год семилетки их было выпущено 15 961).

В 1963 году завод изготовил опытные образцы мужского дорожного велосипеда В-130, имевшего более прочные обода коробчатого сечения, щитки уширенного и углубленного профиля. Машина

была дополнительно оснащена ручным тормозом клещевого типа, передним багажником и откидной подставкой. В 1965 году было сделано 5094 таких машины (план — пять тысяч). В течение всей семилетки серийно выпускались машины с мотором — модель В-901. Их было изготовлено 24 тысячи. 89 процентов всех производственных велосипедов имели хромированные ободья.

Конструкторский отдел провел большую работу по созданию новой модели спортивно-трекового велосипеда В-65 и мужского дорожного велосипеда В-113, в которые воплощались идеи конструкторов Г. И. Панина, В. М. Майбороды, В. Г. Ковкова.

Совместно с ЦКТБ велостроения была доработана конструкция дорожного велосипеда В-129. Успешно осуществлялась программа создания высококлассного спортивного велосипеда. Активное участие в ней принимали ведущие гонщики страны, в том числе чемпион мира 1962 года Ирина Кириченко. На заводе регулярно проводились конференции по качеству машин, куда приглашались мастера спорта (Колюшев, Резван, Шмойлов, Черевко), руководители спортивных федераций, Главмотовелопрома, представители торговых организаций и заводов-поставщиков. На конференциях вырабатывались рекомендации, направленные на улучшение спортивных машин. Так родились новые модели спортивно-трекового велосипеда типа «Тандем», спортивно-шоссейного велосипеда для кросса В-852. Рама его соответствовала лучшим зарубежным образцам. Машина имела усиленную каретку переключателя скоростей и другие конструктивные улучшения.

Делали харьковчане также гидровелосипеды, велосипеды по заказу цирка.

Важное место в конструкторской работе занимал экспериментальный участок, где изготавливались малые партии новых моделей велосипедов. Его возглавлял Герой Советского Союза коммунист А. В. Щербак. Здесь готовились первые образцы машин к серийному производству.

Веломашины, изготовленные на Харьковском велосипедном заводе, пользовались большой популярностью и спросом в нашей стране и за рубежом.

В годы семилетки движение за коммунистическое отношение к труду обогатилось новыми формами: вошли в жизнь личные производственные планы. Одним из первых такой план составил депутат городского Совета депутатов трудящихся токарь инструментального цеха А. Вишневский. Личные планы по досрочному выполнению семилетних заданий разработали сотни велозаводцев, в том числе кузнецы Деркач и Чередниченко, штамповщики Великий и Чурилов, заточница Попова, травильщик Сербенко и многие другие.

В те годы появились на предприятии и первые творческие бригады, объединявшие рабочих и инженеров. Наиболее продуктивным творческим коллективом стала бригада гальванического цеха в составе В. П. Бакшеева, В. А. Борисова, В. С. Болотного, А. С. Шуплина, Э. П. Харченко.

Набирало силу трудовое соперничество между родственными предприятиями — Харьковским велосипедным и Минским мотовелосипедным заводами. В начале семилетки к харьковским велостроителям приезжали минчане, чтобы подвести итоги соревнования между коллективами за 1958 год и заключить договор о соревновании на 1959-й и семилетку в целом. Несколько дней минчане провели в Харькове: познакомились с цехами заво-

да, вникали в производство, интересовались техническими новинками, новыми технологическими процессами. В заводском клубе состоялось расширенное заседание завкома профсоюза, где о работе Минского мотовелозавода рассказал начальник инструментального цеха Дубов. Опыт работы харьковских велостроителей поделился председатель завкома профсоюза Лукашов. На заседании завкома отмечались недостатки в организации социалистического соревнования между заводами: отсутствовала гласность, слабо осуществлялась пропаганда передового опыта, взаимопомощь в решении производственных вопросов... Высказанные замечания и предложения легли в основу нового совместного договора о дружбе и сотрудничестве Харьковского и Минского заводов.

Свой весомый вклад в успешное выполнение заводского семилетнего плана вносили рационализаторы и изобретатели. Рабочие-рационализаторы получали необходимую помощь со стороны инженеров. На заводе проводились общественные смотры и конкурсы на лучшую творческую работу. Один из таких конкурсов состоялся в 1965 году. Победителями среди цехов стали рамный, кузнечный и механосборочный. Лучшими рационализаторами были признаны слесари Стрекалов и Сысоев, мастер Цветанович, механик Карпович, мастера Куценко и Метцигер, технолог Цыкало.

Росла политическая активность рабочих. В этом была немалая заслуга заводской партийной организации, которая выросла к концу семилетки на 70 человек и объединяла 580 коммунистов. Секретарем парткома был избран И. И. Филатов.

Коммунисты второго механического цеха (секретарь В. Силаев) возглавили соревнование за досрочное выполнение плана семилетки. Многие ком-

мунисты показывали пример сознательного отношения к труду. Рабочие Пермьяков, Демченко, Шахов, Цодикова и многие другие систематически выполняли по полторы-две нормы за смену. Коллектив кузнечного участка из месяца в месяц перевыполнял государственный план. Неоднократно цех завоевывал переходящее Красное знамя.

Партийная организация кузнечного участка (секретарь Г. Иванов) стала инициатором движения за высокую культуру производства. Здесь работал лучший штамповщик Харькова, ударник коммунистического труда коммунист Ф. Г. Козлов. Несмотря на сложность и трудоемкость производственной операции — высадка головки рулевого болта, — он изыскал возможности повышения производительности труда в три раза, выполнял за смену до пяти норм.

Свыше тридцати лет отдал заводу слесарь по наладке оборудования коммунист А. А. Каменчук. Через его руки проходили десятки станков. По несколько раз приходилось снимать, разбирать и доводить один и тот же узел, пока автомат можно было считать отлаженным. Требовательный к себе и другим, наладчик автоматов Андрей Андреевич Каменчук сочетал в себе качества высококвалифицированного мастера, трудолюбивого, настойчивого, принципиального человека. Не случайно коммунисты избрали его членом бюро Коминтерновского райкома партии.

Подростком пришла на завод Клавдия Климентьевна Мягкова, прошла путь от вспомогательного рабочего до высококвалифицированного мастера. Показывала образцы самоотверженного труда и в годы Великой Отечественной войны, и в послевоенные годы. В 1958 году она была удостоена ордена Ленина.

Свыше тридцати лет проработала в сборочном цехе передовик производства коммунист Анна Егоровна Бабенко. Она вырастила многих достойных производственников. Ее труд также высоко оценило государство, наградив орденом Ленина.

В 1935 году связал свою судьбу с велозаводом коммунист Иван Федосеевич Губанов, работал молотобойцем, стал кузнецом, в годы войны получил шестой разряд. После войны он, производственник-новатор, завоевал звание «Лучший кузнец Харькова», избирался членом Коминтерновского райкома партии.

Почетом и уважением пользовались в коллективе кадровые рабочие Анна Леонтьевна Козьменко, Мария Семеновна Цодикова и многие другие.

Во всех делах партийная организация ощущала поддержку и помощь со стороны заводской комсомолки — активной творческой силы коллектива.

450 комсомольцев выполняли семичасовые задания за шесть часов. Члены бригады коммунистического труда, которую возглавлял Николай Беляев, выступили инициаторами развертывания социалистического соревнования в честь XIV съезда ВЛКСМ. Партийные организации цехов и отделов постоянно интересовались делами молодежи, помогали им овладевать профессиями, заботились об их политической закалке. На заводе проходили открытые партийные собрания, на которых обсуждались вопросы воспитательной работы с молодежью. Справедливо коммунисты называли маяками молодых ударников коммунистического труда Огурцова, Канищева, Беляева, Еременко, Хайло, Николаева, Щербину и других.

К концу семилетки на заводе работало 5376 человек (на 200 человек меньше, чем в 1964 году). Для успешного развития производства и повыше-

ния производительности труда большое значение имела подготовка и переподготовка кадров. В первых рядах в походе за знаниями шли молодые велозаводцы. Они без отрыва от производства учились в школах рабочей молодежи, техникумах и вузах. Около двухсот молодых рабочих ежегодно овладевали производственными профессиями, получали высокие разряды, более двух с половиной тысяч повышали квалификацию на технических курсах. Нехватка кадров заставляла рабочих осваивать по две и более профессии.

Испытывал в те годы завод и определенные трудности: тонны шлифзерна недопоставлял ежегодно Запорожский абразивный завод, задерживали поставки этилсиликата запорожский завод «Кремнеполимер», поддонов — «Харпластмасс», абразивов — Ленинградский завод. Из трудных ситуаций выходили своими силами, помогали и местные предприятия.

Харьковский велозавод имени Г. И. Петровского (это имя ему было возвращено в 1964 году) семилетнее задание выполнил по всем технико-экономическим показателям. С государственным планом по объему производства коллектив справился 24 декабря 1965 года. Были перевыполнены планы поставок по кооперации и на экспорт, по производительности труда, снижению себестоимости и накоплениям.

За успехи, достигнутые в выполнении заданий семилетнего плана Президиум Верховного Совета СССР Указом от 22 августа 1966 года наградил орденами и медалями группу работников велосипедного завода, в том числе орденом Ленина — фрезеровщика А. М. Бережного и старшего мастера А. Д. Володину; орденом Трудового Красного Знамени — директора завода П. П. Афонско-

го, штамповщика И. П. Курилова, старшего мастера М. И. Куценко, газосварщика И. А. Мирошниченко; орденом «Знак Почета» — токаря Б. Д. Артюха, мастера В. А. Захарченко, наладчика И. Я. Иващенко, наладчицу З. Я. Китову, старшего мастера В. Д. Лагутского...

Завод выходил на высокие рубежи. Техническое перевооружение позволило улучшить условия труда. На его охрану ежегодно расходовалось до 500 тысяч рублей.

В годы семилетки появилась реальная возможность обеспечить сотни семей рабочих благоустроенными квартирами — завод строил многоквартирные дома. Завком обеспечивал ежегодно санаторными путевками до 90 человек. В доме отдыха «Северский Донец» каждое лето проводили отпуск сотни рабочих. До сорока тысяч рублей в год предприятие выделяло на материальную помощь трудящимся и более 18 тысяч — на лечебное питание.

ИНИЦИАТИВА И РАСЧЕТ

Состоявшийся в марте — апреле 1966 года XXIII съезд КПСС принял Директивы по восьмому пятилетнему плану развития народного хозяйства страны на 1966—1970 годы. Капитальные вложения в народное хозяйство планировались в сумме 310 миллиардов рублей, или в полтора раза больше, чем за предыдущие пять лет. Объем промышленной продукции намечалось увеличить, примерно, в 1,5 раза, сельскохозяйственной — в 1,25 раза. Национальный доход должен был возрасти на 38—41 процент, реальные доходы в расчете на одного человека, — примерно, в 1,3 раза.

Важнейшие задачи пятилетки состояли в ускорении научно-технического прогресса, улучшении качества выпускаемой продукции, повышении производительности труда и эффективности общественного производства.

Начало пятилетки харьковские велостроители отметили выпуском 10-миллионного велосипеда. Прекрасный повод подвести итоги работы, сосредоточить внимание на нерешенных проблемах, чтобы и дальше улучшать качество веломашин на основе совершенствования технологических процессов, чтобы машина с маркой «ХВЗ» не уступала лучшим заграничным образцам.

В годы восьмой пятилетки Харьковский велосипедный завод должен был на 15 тысяч увеличить выпуск машин высокого класса (легкодорожных и спортивных), до 50 тысяч довести производство дорожных велосипедов. Кроме того, предстояло изготовить первую партию спортивно-шоссейных машин модели В-553, резко увеличить выпуск запасных частей, обеспечить поставки продукции на экспорт...

Коллектив велостроителей понимал, какая ответственность ложится на него, и поэтому с первого дня пятилетки принялся за дело с удвоенной энергией. Партийные и общественные организации старались как можно шире использовать многообразие имеющихся в их арсенале форм мобилизации велостроителей на борьбу за успешное выполнение государственных планов.

Выполнение восьмой пятилетки было тесно связано с началом перевода промышленности на полный хозяйственный расчет. Критерием оценки работы предприятия стал объем реализованной продукции и полученной прибыли. Заводу представлялось больше самостоятельности в планирова-

нии производства, материальном стимулировании рабочих и служащих в зависимости от результатов их труда. Это способствовало повышению эффективности общественного производства. (К сожалению, дальнейшего развития, в последующие пятилетки, новая система планирования и экономического стимулирования не получила.)

Предприятие тщательно готовилось к работе в новых условиях. В восьмую пятилетку оно вступало со многими нерешенными проблемами — не хватало производственных площадей, не удовлетворяли мощности ряда цехов. Особенной скученностью техники и людей отличались сборочный, лакировочный, литейный цехи, отдельные участки рамного и гальванического цехов. Не освободил обещанные площади завод «Серп и молот», не была закончена пристройка к корпусу № 5. Из выделенных в 1965 году на строительство 107 тысяч рублей освоено было всего 22 тысячи. Строительство практически приостановилось. Не была доведена до конца работа и по оборотному водоснабжению, начатая еще в 1960 году. Не надеясь и в новой пятилетке на помощь стройуправлений, завод начал строить новые помещения, реконструировать старые хозяйственным способом.

Уже в первый год пятилетки был введен в эксплуатацию колесный цех, производство всех спортивных машин сосредоточено в цехе мелких серий, что помогло в дальнейшем расширить производство в лакировочном и гальваническом цехах, реконструировать рамный, сборочный и упаковочный цехи. К концу пятилетки были освоены площади корпуса № 5.

Новое помещение площадью 415 квадратных метров заняло опытно-экспериментальное производство, благодаря чему значительно сократились

сроки изготовления новых классных машин. Вырос уровень специализации завода и к концу пятилетки составил 98,5 процента.

На протяжении многих лет завод постоянно ощущал нехватку рабочей силы. Это была одна из самых сложных проблем, потому что «кадровый голод» испытывали все предприятия Харькова. В какой-то степени эту задачу помогали решать хорошо организованные курсы повышения квалификации, школы по изучению передовых методов труда, где рабочие не только совершенствовали свое мастерство, но и обучались вторым профессиям. Активно шло индивидуальное и групповое обучение рабочих прямо у станков в цехах. Для работы привлекались учащиеся старших классов, техникумов, студенты, аппарат заводууправления. Часто приходилось использовать выходные дни, организовывая трехсменную работу.

Завод продолжал проводить большую работу в области технического перевооружения производства, успешно выполнял планы освоения новой техники и технологии.

Главным инженером в то время был талантливый специалист, замечательный организатор производства В. В. Камеристый.

К концу пятилетки на заводе действовали 20 автоматических линий, 21 поточно-механическая линия, 46 конвейеров и транспортных линий протяженностью 3850 метров. Уровень механизации погрузочно-разгрузочных и подъемно-транспортных работ составил к 1970 году более 51 процента (при плане — 49,8 процента). На заводе работало шесть комплексно-механизированных цехов и участков. На оцинковочном участке гальванического цеха были установлены две автоматические линии с программным управлением. До 98,9 про-

цента был доведен уровень механизации и автоматизации сварочных работ.

До перехода на новые условия управления и стимулирования на заводе в сущности не велся учет расхода вспомогательных материалов, хотя их удельный вес в общих затратах составлял значительную сумму. Чтобы сократить потери, все вспомогательные материалы начали учитывать при оценке работы. Было списано неиспользованное оборудование, ужесточены нормы расходования ряда материалов, снижен расход всех видов энергии.

С этого времени мастера, механики, энергетики уже не стремились создавать запасы «на всякий случай». Бережное расходование материалов дало к концу пятилетки сотни рублей экономии.

Повышение производительности труда, экономии средств и материалов способствовали новые технологические процессы. Например, внедрение новой технологии изготовления деталей багажника (корпус изготавливался в четыре операции вместо шести) дало годовой экономический эффект в сумме трех тысяч рублей. Использование пластмассовой масленки новой конструкции сэкономило заводу за год более 39 тысяч рублей.

Значительно повысили эффективность производства внедрение одновременной шлифовки двух корпусов задних втулок, термообработки деталей в печи светлого обжига, установка четырех агрегатных станков для сверления отверстия и зенковки под спицы в корпусе задней втулки, перевод изготовления некоторых деталей на пресс-автоматы, организация многостаночного обслуживания на участке обработки вилок в сборочном цехе.

Окраска узлов и деталей осуществлялась в электростатическом поле и в специальных агрегатах непрерывного действия. Впервые в практике

велостроения был внедрен прогрессивный способ изготовления деталей и заготовок методом литья по выплавляемым моделям, периодической поперечно-винтовой прокатки на уникальном оборудовании. Это дало возможность обеспечить отдельными деталями все велозаводы страны.

Внедрение планов научной организации труда (НОТ) на двух участках механического цеха дало годовую экономию в сумме 12 тысяч рублей, высвободило почти десять человек. На два человека удалось сократить штат подсобных рабочих и сэкономить пять тысяч рублей в результате организации склада покупных полуфабрикатов при сборочном цехе.

Внедрение 310 расчетно-технических норм выработки позволило снизить трудоемкость изделий и высвободить 18 человек, которых можно было использовать на других работах. В результате внедрения технических новшеств только в 1970 году завод сэкономил почти 189 тонн металла.

На договорных началах технологи завода проводили научно-исследовательскую работу со многими институтами и организациями, в том числе с ПТИМАШ (Харьков), ВНИИМЕТМАШ (Москва), УкрНИИПРОМ (Киев). Совместно с учеными Харьковского политехнического института исследовались и внедрялись новые блескообразующие добавки для никелирования на автоматических установках. Это снизило трудоемкость их изготовления, расход дорогостоящих материалов для полировки, улучшило качество гальванопокрытия.

В ЦКТБ велостроения проводилась исследовательская работа по созданию установки хромирования мелких деталей насыпью, а также по разработке конструкции деталей переключателя передач из пластмассы.

Совместно с учеными ВНИИМЕТМАШ усовершенствовалась конструкция отдельных узлов агрегата для прокатки профилированных труб велотрубки; осваивался процесс изготовления детали тормозного барабана методом холодного выдавливания.

В годы восьмой пятилетки предприятие специализировалось на выпуске машин высокого класса, которые получили известность не только в стране, но и за границей. Харьковский велосипедный завод имени Г. И. Петровского был единственным предприятием в нашей стране, изготавливавшим спортивные велосипеды. При весе восемьдесят килограммов машина несла на себе «всадника» весом 70—80 килограммов со скоростью 60 километров в час. Поэтому не удивительно, что все заказы для союзных и республиканских соревнований по велоспорту поступали именно на этот завод. Вот почему, когда неоднократная чемпионка мира в гонке на треке харьковчанка Раиса Ободовская добилась в 1964 году в очередной раз первенства в соревновании, коллектив харьковских велостроителей радовался ее успехам больше всех «болельщиков», так как он вложил труд в создание машины, позволившей ей стать первой.

Раиса Ободовская рассказывала, что в велоспорт ее привела простенькая дорожная машина с широким седлом на пружинах и высоким рулем. Жила она в пригороде Харькова и ездила на велосипеде в техникум: туда и обратно — около 40 километров в день. Однажды ее попросили выступить в соревнованиях. Выступила и финишировала одной из первых. После финиша тренер юношеской школы при Харьковском велосипедном заводе Юрий Зубков пригласил ее в школу. С тех пор ее

судьба была тесно связана с судьбой харьковских спортивных велосипедов...

В 1964 году газета «Неделя» (№ 30) посвятила целую страницу велосипеду и велоспорту — одному из самых красивых, самых захватывающих, самых технически и тактически сложных видов спорта. Это была и своеобразная реклама велосипеда вообще и харьковских веломашин, в частности.

Долгое время харьковские велосипеды были не в фаворе на зарубежных треках и шоссе. Даже некоторые советские спортсмены иногда предпочитали французские машины. Но это не помогало им побеждать в соревнованиях. А когда харьковских велостроителей спросили, могут ли они делать машины, равные продукции иностранных фирм — «Бианки», «ЦНЦ», «Райхспорт», те уверенно ответили:

— Равные? Намного лучше! И сделаем с радостью, с любовью. Какое-то непробиваемое недоверие и у велосипедистов, и у тренеров к нашей продукции. Обидно...

Недоверие, действительно, незаслуженное. Говорят, не следует изобретать велосипед, но постоянно его совершенствовать необходимо. Этим неустанно занимался коллектив Харьковского велосипедного завода и его конструкторское бюро, возглавляемое В. М. Майбородой, на счету которого было свыше 50 моделей.

Совершенствуя машины, конструкторы добивались надежности всех систем (тормозов, переключателей ходовых узлов), облегчения веса велосипеда (без потери прочности), изменения его конструкции (для удобства хранения и транспортировки).

В годы восьмой пятилетки был значительно расширен ассортимент выпускаемых машин. Здесь —

и дорожные модели В-120, В-130, В-134, и легкодорожные В-39, В-37, и спортивно-туристские В-541, В-542, и спортивно-шоссейные.

Новая модель спортивно-шоссейного велосипеда В-553 (вместо В-552) имела усиленную раму; новую конструкцию переднего переключателя параллелограмного типа (вместо рычажного), более надежное, обеспечивающее плавное и четкое перебрасывание цепи; усиленные педали, новое соединение шестерен; улучшенное соединение фланцев задней втулки. Последняя работа этой серии В-544 стояла на уровне лучших мировых образцов (вес девять килограммов, 10—12 передач, выпускался трех ростов).

В 1970 году была разработана новая модель спортивно-трекового велосипеда В-69 (взамен В-64). Эта модель имела ряд узлов более совершенной конструкции — раму измененной геометрии с усиленной цепной вилкой, руль из алюминиевого сплава вместо стального. Все это сказалось на повышении надежности и долговечности машины.

Харьковский завод разработал конструкцию, а Жуковский завод выпустил первую партию трехколесных велосипедов для пожилых людей. Заводские умельцы освоили выпуск специальных велосипедов по заказу Федерации велоспорта СССР — В-552И, В-67И, В-68И.

Харьковские велосипеды стали все чаще появляться на дорогах зарубежных стран. За пятилетку более полумиллиона машин завод отправил за границу. Только в юбилейном 1970 году на экспорт было поставлено 188 535 велосипедов, что значительно превысило план. В экспортном исполнении были выполнены велосипеды для Польши (83 464 штуки), Венгрии (52 967 штук), Румынии (24 500 штук), Болгарии (5000 штук), в тропиче-

ском исполнении — для Кубы (43 703 штуки), Вьетнама (15 420 штук). Харьковские велосипеды покупали Чехословакия, Финляндия, Иордания, Эфиопия, Нигерия, Сирия и другие страны. Конструкторы разработали новые модели велосипедов на экспорт с уменьшенными колесами и новыми формами рам: детский для мальчиков В-105, детский для девочек В-107, универсальный В-108.

Опытно-экспериментальное производство изготовило новые модели спортивно-трекового тандем-велосипеда В-927, мужского дорожного В-135 и женского дорожного В-201 для поставки в США. Эти модели резко отличались от ранее выпускаемых своим внешним видом.

Совместно с ЦКТБ велостроения была разработана и выполнена новая модель спортивно-шоссейного велосипеда для кросса В-501 по индивидуальным заказам.

Харьковчане не подводили и смежников, выполняли свои обязательства по кооперации, изготовив для Шяуляйского, Львовского, Жуковского, Атигского заводов более трех миллионов задних велосипедных втулок.

Наряду с основной продукцией завод производил товары ширпотреба — подставки для суши посуды, подставки под горячие кастрюли и сковородки, настенные вешалки, складные удочки, мыльницы для ванн.

Большую роль в совершенствовании конструкции велосипедов и технологии их производства, улучшении качества, снижении трудоемкости, экономии металлов, инструмента, всех видов энергии сыграли изобретатели и рационализаторы завода. Ежегодно на предприятии проводились конкурсы на лучшее рацпредложение. Ценные новшества внесла творческая бригада кузнечно-заготовительного

цеха в составе Д. Р. Тишакова, Н. С. Савченко, М. М. Аветисова, М. П. Лысенко, предложившая шатун велосипеда изготавливать из круга диаметром 35 миллиметров (вместо 36 миллиметров). Казалось бы — мелочь. Но это позволило сэкономить более 36 тонн металла. Свыше 58 тонн металла сэкономили Л. М. Калинов, Ф. А. Прибылой, В. Ю. Туров, изменившие конструкцию выноса руля дорожного велосипеда.

Неоднократно выходили победителями в конкурсе инженер В. С. Грызлов, конструкторы М. И. Михно, А. Н. Миронов, слесарь М. И. Гутаров, наладчик В. С. Лебедев, энергетик Г. Л. Беркович и другие.

Вопрос о качестве веломашин никогда не снимался с повестки дня. Коллектив постоянно держал совет с общественностью, спортсменами. В мае 1968 года на заводе была проведена конференция по качеству с участием торговых организаций и потребителей, которые высказали в адрес изготовителей свои пожелания, внесли ряд ценных предложений.

Поддержку в коллективе нашел почин саратовцев по бездефектному изготовлению продукции и сдаче ее отделу технического контроля с первого предъявления. Уже в первом году пятилетки на систему бездефектного изготовления было переведено 413 наименований деталей, к концу пятилетки эта цифра выросла вдвое. ОТК предложил снять с производства более 300 штампов и приспособлений. Служба главного механика ежегодно проверяла оборудование на технологическую точность. По выявленным отступлениям немедленно принимались меры для их устранения.

Но еще велики были потери от брака: в 1966 году они составили 69 тысяч рублей (0,2 процента).



10-миллионный велосипед, подаренный одному из лучших работников завода А. М. Бережному. 1965 год

Приходили на завод и рекламации. Причиной их являлись плохая пайка, срыв резьбы шатуна, разрушение деталей переключателя передач, поломки каретки, излом задней втулки, втулки-трещетки, разрыв тормозных тросов, некачественные термообработка, электрооборудование, резина, седла, звонки, шарикоподшипники. Больше всего нареканий вызывали дорожные и легкодорожные велосипеды. К концу пятилетки общее количество рекламаций снизилось, но возросли претензии к рамам, шатунам, втулке заднего колеса спортивных велосипедов.

Многие из перечисленных деталей и узлов поступали на завод по кооперации. Часть убытков велостроители относили за счет поставщиков. И все-таки рекламации, поступившие на завод в 1970 году, обошлись коллективу в 20 тысяч рублей.

А. М. Бережной —
фрезеровщик,
кавалер ордена Ленина,
мастер золотые руки.
60-е годы



Восьмая пятилетка — парад истории. Советский народ отмечал две знаменательные даты: в 1967 году — 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции, в 1970-м — 100-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина. В июне страна встала на трудовую вахту в честь предстоящего XXIV съезда КПСС.

Работа предприятия в ленинском юбилейном году была направлена на безусловное выполнение принятых социалистических обязательств, плана юбилейного года и пятилетки в целом. Поход за досрочное выполнение планов юбилейного года и пятилетки в целом возглавила партийная организация. В ее рядах насчитывалось 610 членов КПСС и 24 кандидата в члены партии (секретарь партийного комитета Н. А. Гуриков). Партком добивался вовлечения в активную работу каждого

коммуниста: 170 членов партии работали в составе парткома, завкома, комитета комсомола и бюро цеховых партийных организаций, 89 были политинформаторами, 44 — пропагандистами, 132 — членами заводской группы и цеховых постов народного контроля.

На повышение личной ответственности каждого коммуниста за порученное дело были нацелены решения декабрьского (1969 года) Пленума ЦК КПСС, призывавшего строго соблюдать партийную и государственную дисциплину, повышать спрос с каждого работника за положение дел на вверенном участке и персональную ответственность.

Активизировалась работа партийных групп и цеховых организаций. Хорошо работала партийная группа отдела главного технолога (партгруппорг А. Ю. Тодорова). Коммунисты отдела успешно справились с подготовкой и разработкой новых технологических процессов. Особое внимание они уделяли повышению деловой квалификации инженеров и техников.

Положительно оценивалась работа партийных групп второго механического цеха (партгруппорги А. И. Козьменко, А. К. Мошенский). В партийных организациях колесного (секретарь О. В. Филатова), рамного (секретарь Н. Г. Капустян), второго механического (секретарь Б. В. Шахов), сборочного (секретарь К. В. Сирота) цехов осуществлялся действенный партийный контроль за хозяйственной деятельностью администрации.

Партийная организация рамного цеха направляла коллектив на повышение эффективности производства, строжайший режим экономии, освоение и внедрение новой техники. Силами этого цеха были изготовлены и внедрены шесть высокопроизводительных станков-автоматов, полуавтомат, станки для

механической обработки вилки и рамы. Было выполнено 17 мероприятий по повышению качества изделий. Все это позволило добиться производственных успехов. Цеху было присвоено звание «Коллектив коммунистического труда».

Не раз отмечалась активная добросовестная работа коммунистов М. Д. Чуркина (электрик гальванического цеха), И. Н. Аксенова (мастер второго механического цеха), В. Д. Сосницкой (мастер рамного цеха), В. Д. Петренко (каменщик строительного цеха), В. И. Иващенко (мастер упаковочного цеха) и других.

Партийная организация заботилась не только об авангардной роли коммунистов на производстве, но и об их идейной закалке, активном участии в воспитании коллектива.

Подготовка к празднованию 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, пропаганда и изучение ленинского теоретического наследия, документов ЦК КПСС, материалов международного Совещания коммунистических и рабочих партий в Москве (1969 г.) обогатили содержание и формы пропагандистской работы.

В 1970 году в сети партийного просвещения работали 11 школ основ марксизма-ленинизма, два проблемных семинара, 19 коммунистов занимались в вечернем университете марксизма-ленинизма, 167 человек — в кружках и семинарах. В цехах завода было создано 25 ленинских народных школ и школ коммунистического труда. Различными формами учебы было охвачено 1398 заводчан.

Живое слово несли в массы коммунисты-агитаторы и политинформаторы. В составе заводской группы было около 300 политинформаторов и агитаторов. Успехом у слушателей пользовались выступления агитаторов А. К. Мошенского, Г. А. Конавалова и других.



П. П. Афонский —
директор завода
с 1962 по 1973 год,
кавалер ордена Ленина

В год ленинского юбилея активно работала заводская организация общества «Знание». Ее членами было прочитано около 300 лекций и докладов по вопросам внешней и внутренней политики партии, науки и техники. С трудящимися часто встречались директор завода П. П. Афонский, секретарь парткома Н. А. Гуриков, заместитель секретаря парткома И. И. Филатов и другие руководящие работники.

Перед трудящимися завода выступали преподаватели юридического института, государственного университета, участники гражданской войны, ветераны партии и труда. С интересом слушали молодые рабочие бывшего секретаря комитета комсомола завода подполковника в запасе Д. З. Мирласа, который делился воспоминаниями о работе комсомола и молодежи завода в довоенные годы,

рассказывал о героизме советской молодежи на фронтах Великой Отечественной войны; Героя Советского Союза мастера экспериментального цеха Александра Васильевича Щербака, Героя Советского Союза бывшего воспитанника заводской комсомольской организации Ивана Александровича Домбровского...

Волну трудового энтузиазма в стране вызвало постановление ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина». Велозаводцы приняли повышенные социалистические обязательства. Коллектив второго механического цеха первым на заводе поддержал почин московской ткачихи Иванниковой — отработать день 22 апреля 1970 года на сэкономленном материале и инструменте. Вслед за рабочими Харьковского электромеханического завода, выступившими с почином создать «ударный харьковский процент», коллектив колесного цеха добился перевыполнения своих планов.

Широкое распространение нашло на заводе социалистическое соревнование за лучшее использование резервов производства, снижение себестоимости продукции, усиление режима экономии. В результате было сбережено более 80 тонн только черных металлов, себестоимость продукции снижена на 0,38 процента по сравнению с 1969 годом.

Накануне юбилейной даты во всех цехах и отделах были подведены итоги социалистического соревнования, определены победители. На торжественный вечер, посвященный 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, коллектив завода собрался в Академическом русском драматическом театре имени А. С. Пушкина. С докладом перед собравшимися выступил директор завода П. П. Афонский.

Большая группа рабочих, инженеров и техников предприятия была награждена значком «Отличник социалистического соревнования министерства». Среди награжденных были начальник гальванического цеха И. И. Столов, мастер М. А. Польшина, кузнец В. Д. Голоснюк, строгальщик Г. Л. Руденко, слесарь-сборщик Л. В. Васильева, токарь В. М. Пономаренко, слесарь В. Ф. Гуназов, начальник газотеплосантехнического цеха И. Б. Поберезовский, мастер Е. Ф. Дейнин и другие.

Шестидесяти передовым рабочим, руководителям цехов и отделов были вручены Почетные грамоты Министерства автомобильной промышленности СССР и ЦК профсоюза работников машиностроения, 804 человека были удостоены юбилейной медали «За доблестный труд».

Лучших результатов в соревновании в честь ленинского юбилея добились коллективы механического, колесного, гальванического, ремонтно-механического, электротехнического и теплосантехнического цехов. Им были присуждены классные места, вручены вымпелы и денежные премии. Среди участников лучшим был коллектив одношпиндельных автоматов механического цеха (старший мастер А. К. Мошенский) и оцинковочный участок гальванического цеха (старший мастер А. Д. Володина).

Возглавляли парад передовиков шлифовщик В. А. Стадников, токарь М. И. Анацкий, слесарь-сборщик В. Ф. Гуназов, газосварщик И. И. Деляй, сверловщица В. М. Мащенко. Они за пятилетку выполнили по 8 годовых норм.

Последний год восьмой пятилетки был ознаменован сообщением о созыве в начале 1971 года XXIV съезда партии. 2300 рабочих велосипедного завода взяли индивидуальные социали-

стические обязательства, направленные на повышение производительности труда. Соревновались между собой цехи, смены, бригады за право называться коллективами имени XXIV съезда КПСС. Его инициаторами явились бригада слесарей-сборщиков (бригадир Л. А. Федосенко) и термический участок механо-прессового цеха (старший мастер В. Н. Шевцова).

Коллективу коммунистического труда второго механического цеха (начальник В. А. Кокин) по итогам социалистического соревнования в юбилейном году пять раз присваивалось первое место с вручением переходящего Красного знамени. 1250 тружеников завода досрочно выполнили пятилетний план и еще в 1970 году стали работать в счет 1971—1972 годов. Среди тех, кто обгонял время, были коммунисты В. Д. Сосницкая, П. Н. Науменко, И. А. Мирошниченко и многие другие. В движении за коммунистический труд участвовало 273 коллектива (5200 человек). Звание «Ударник коммунистического труда» в ленинском году удостоились 535 человек. Звание «Коллектив коммунистического труда» было присвоено рамному цеху, отделу механизации и автоматизации производства, двум участкам и двум бригадам.

297 человек на заводе овладевали смежными профессиями. Отдельные работники и коллективы соревновались за право быть занесенными в Книгу трудовой славы завода в честь XXIV съезда КПСС. Передовые коллективы предприятия давали прирост продукции только за счет повышения производительности труда. Среднегодовой темп роста объема производства в 1970 году составил 6,6 процента.

Задания юбилейного 1970 года и пятилетки в целом были выполнены коллективом по всем

технико-экономическим показателям. Было выпущено продукции на сумму 42 миллиона 461 тысячу рублей или на 106,6 процента.

Пятилетний план по объему производства и реализации готовой продукции был выполнен на 105,4 процента, по производительности труда — на 108,9 процента. Завод изготовил сверх задания 85 211 велосипедов на 9571 тысячу рублей. За восьмую пятилетку объем реализованной продукции увеличился на 32,8 процента, объем производства — на 34,2 процента, производительность труда — на 42,2 процента. Прирост продукции был получен за счет повышения производительности труда.

Всего за годы пятилетки завод изготовил 3 596 211 велосипедов на сумму 188 миллионов 424 тысячи рублей. Дорожный велосипед первым в ряду лучших харьковских машин был отмечен в декабре 1970 года Знаком качества. Авторам проекта, творцам этих моделей, были присуждены медали ВДНХ. Золотой медалью выставки был награжден Р. К. Хамитов, серебряной — И. П. Охрименко, бронзовыми — Ю. А. Воробьев, И. С. Сирота и А. К. Клейн.

Значительно увеличились поставки велосипедов на экспорт: при плане 185,5 тысячи было отправлено в зарубежные страны 225,7 тысячи велосипедов.

Наряду с успешным выпуском серийных велосипедов шла подготовка производства спортивно-шоссейной веломашинки типа В-555 с десятью скоростями и массово-спортивного велосипеда В-542 с восемью скоростями.

План по товарам культурно-бытового назначения и хозяйственного обихода завод выполнил на 101,4 процента. По сравнению с 1969 годом

общий объем производства этих товаров возрос на 1 миллион 950 тысяч рублей.

Напряженная творческая работа коллектива позволила заводу значительно увеличить фонды предприятия. В 1970 году фонд материального поощрения возрос на 76 тысяч и составил 1 миллион 381 тысячу рублей, что существенно повлияло на повышение размеров премии и среднего уровня заработной платы рабочих и служащих. Фонд соцкультурмероприятий и жилищного строительства вырос на 12 тысяч и составил 148 тысяч рублей. Фонд развития производства увеличился до 281 тысячи рублей.

Высокая самоотдача коллектива способствовала дальнейшему улучшению условий труда и быта, повышению культуры производства, значительному росту материального обеспечения тружеников. В основных цехах были установлены шумоулавливающие устройства, на паяльно-опиловочном участке рамного цеха — вытяжная вентиляция, отремонтированы санитарно-бытовые помещения. 607 рабочих и инженеров прошли обучение по технике безопасности. На осуществление мероприятий по технике безопасности завод израсходовал 90 тысяч рублей. Коэффициент тяжести травматизма снизился на три процента.

В результате внедрения новой техники, автоматизации и модернизации технологических процессов, улучшения организации производства и труда задание по росту производительности труда было перевыполнено и составило 5,5 процента. При этом промышленный персонал уменьшился на 75 человек.

Многое было сделано по благоустройству заводской территории: проложены асфальтовые дорожки, высажены деревья и цветы, устроено

освещение. Полностью была перестроена рабочая столовая, построено кафе. В лакировочном цехе с вредным производством появились кондиционеры.

В начале пятилетки завод имел 22 своих дома, одно общежитие. Но 760 семей нуждались в квартирах, 250 человек ждали очереди в общежитии, не хватало мест в детских садах. Хозяйственным способом завод жилье не строил, 848 квадратных метров предприятию выделил горисполком за счет средств по централизованным капиталовложениям. Через жилищно-строительный кооператив еще 45 семей получили квартиры. Только в 1970 году 88 семей улучшили жилищные условия.

В течение пятилетки восемь тысяч работников завода побывали в санаториях и домах отдыха, 900 человек в год принимала заводская лыжно-спортивная база. В заводской детской здравнице в Чугуеве набирали силы и здоровье ежегодно 1100 школьников и 650 детей дошкольного возраста.

По итогам пятилетки за успешное выполнение народнохозяйственного плана 53 харьковских велостроителя были награждены орденами и медалями: секретарь парткома Н. А. Гуриков и главный технолог И. Я. Каневский — орденом Трудового Красного Знамени, кавалер ордена Ленина А. М. Бережной — орденом «Знак Почета». Орден Октябрьской Революции был вручен знатному наладчику оборудования А. А. Каменчуку, автоматчику С. П. Костенко и Герою Советского Союза начальнику экспериментального цеха А. В. Щербаку.

Своими успехами коллектив харьковских велостроителей в значительной степени был обязан директору Павлу Павловичу Афонскому, отлично-

му организатору, человеку большой души, крепкой рабочей и партийной закалки.

...34 года тому назад бывший слесарь Краматорского завода Павел Афонский пришел на Харьковский велосипедный завод с дипломом инженера. Руководил термическим участком, избирался председателем завкома профсоюза и секретарем парткома. Несколько лет П. П. Афонский возглавлял обком профсоюза рабочих машиностроения.

В 1962 году П. П. Афонский был назначен директором Харьковского велосипедного завода. И с этого времени предприятие ни разу не было в прорыве, из года в год наращивало мощности, выпускало продукцию высокого класса.

Ленинский год стал своеобразным юбилеем и для самого директора завода — Павел Павлович отметил свое шестидесятилетие. За успешное выполнение заданий восьмой пятилетки и в связи с шестидесятилетием со дня рождения П. П. Афонский был награжден орденом Ленина. Этой же награды был удостоен лучший наладчик завода, депутат областного Совета депутатов трудящихся И. И. Калашников.

О высоких достижениях коллектива велостроителей, его передовиках производства рассказывала экспозиция открытого в 1968 году музея истории завода, отметившего свое 45-летие. Вот как писал о музее в газете «Красное знамя» 15 августа 1968 года председатель совета музея А. И. Каневский: «История велосипедного завода неразрывно связана с Харьковским паровозостроительным заводом, откуда пришли многие революционно настроенные рабочие-коммунисты. Они создавали, цементировали наш коллектив, были в первых рядах борцов за победу Великого Октября.



Талантливый изобретатель, слесарь-инструментальщик Л. М. Ванетик (слева) оказывал помощь в изготовлении хирургических инструментов ведущему харьковскому хирургу А. А. Шалимову (справа). 60-е годы

Среди них особое место принадлежит Николаю Федоровичу Гаврюшенко. Каждый, кто читает хранящееся в музее удостоверение на право ношения винтовки, выданное Гаврюшенко Харьковским Советом рабочих, солдатских и крестьянских депутатов в январе 1918 года, зримо представляет те тревожные годы...

Хорошо знают на заводе и Роберта Карловича Битенка, этого крепко сложенного человека с военной выправкой. Старый коммунист, участник гражданской войны, он остается образцом для других во всем. Революционные традиции принес с паровозостроительного на наш завод и Петр Иванович Хилобок. В годы первой пятилетки он увлекал всех своим примером.

Члена партии Софью Ивановну Каминскую можно было сравнить с Пашей Ангелиной, известной трактористкой. Она одной из первых на заводе освоила «мужскую» профессию шлифовщика. Ее примеру последовали другие женщины...

Коллектив велозавода свято хранит славные традиции, своим самоотверженным трудом приумножает их».

Достойное место в музее занял велосипед № 25983, приобретенный еще в 1933 году по велообязательству жителем города Воронежа Е. И. Цветковым. На нем он ездил свыше 30 лет. В письме на имя директора завода Цветков писал: «Я давно уже на пенсии по старости, но не расстаюсь со своим велосипедом. Он верно служил мне. Трудно подсчитать, сколько километров он прошел. На нем — четвертый комплект резины, а вот деталей заменено немного: задняя пружина седла, несколько спиц. Пусть этот велосипед в Вашем музее символизирует доблестный труд, который вложен в него тружениками Вашего завода».

А вот историческая фотография, на ней — велосипед с плакатом, на котором написано: «10-миллионный».

...Памятным для велозаводцев был день 2 июля 1966 года, когда с конвейера сошел 10-миллионный велосипед. Этой трудовой победе был посвящен митинг, на который собрались труженики всех цехов и отделов. Горячим одобрением встретили его участники решение вручить юбилейный велосипед кавалеру ордена Ленина, мастеру золотые руки, старейшему работнику завода фрезеровщику инструментального цеха Александру Михайловичу Бережному.

Выпуск 10-миллионного велосипеда явился как бы завершением важного этапа в жизни завода, заключавшегося в его техническом перевооружении. Памятными ценными подарками отметила администрация завода их труд и заслуги в развитии советского велостроения. Большой вклад в эту работу внесли кадровые работники завода Пустовалов, Тимощенко, Радченко, Камеристый, Каневский, Лысенко, Лукашов, Охрименко, Ермаков, Шульман, Вакула, Яровой, Рудич, Доценко, Фролов и многие другие.

На стендах музея — портреты передовиков производства, фотографии, запечатлевшие целые трудовые династии. Основатель одной из них Е. К. Осташев, в прошлом — подручный пекаря, батрак, дворник. В люди его вывел вело завод, где Ефим Кириллович начинал простым рабочим, а стал сменным мастером. Любовь и преданность своему трудовому коллективу он передал сыну Александру, который достойно представлял свою фамилию.

В 30-е годы пришел подручным в заводскую кузницу юный М. Либкин, прошел выучку у знаменитого кузнеца-виртуоза И. Баженова. С годами оттачивалось мастерство. Звание лучшего кузнеца Харькова, почетные грамоты, премии, заслуженная слава добывались в упорном труде. Пришло время и отца сменили сразу два сына: Семен и Борис. Пошел по стопам отца, ветерана труда Ивана Бубыря его сын Валентин. Инженер-химик, он быстро освоил производство, внес не одно рационализаторское предложение. Партийная организация и коллектив выдвинули его на должность начальника гальванического цеха.

Свыше сорока лет отдал родному заводу Михаил Леонтьевич Михайлов: был контролером, за-

тем — старшим мастером. Рядом с ним работала на заводе его жена Ольга Васильевна. После окончания школы пришел на велозавод их сын Феликс, стал токарем механопрессового цеха.

Перечень замечательных тружеников-велостроителей можно продолжить. Они — хранители рабочих традиций, гордость коллектива.

**СЕМИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ:
СТАРТ И ФИНИШ.**

1971—1980 годы



ПОЛВЕКА В СТРОЮ

Уверенно вступали велостроители в первый год девятой пятилетки. С декабря 1970 года коллектив трудился в счет новой пятилетки, успешно справляясь с социалистическими обязательствами — выполнить план первого квартала к открытию XXIV съезда КПСС.

Настроение коллектива выразили в своем письме, опубликованном в заводской многотиражке, ветераны труда В. Гуназов и И. Дроботенко: «Мы, слесари-сборщики, заверяем, что у нас есть все возможности бесперебойно собирать на конвейере велосипеды всех моделей. У нас трудятся чудесные люди, мастера высокой квалификации. Заверяем, что перебоев по нашей вине не будет».

По-ударному работали многие коллективы. В рамном цехе первым досрочно выполнил план февраля механосборочный участок, возглавляемый мастером И. И. Гладышевым. В два раза перекрывали норму выработки передовики производства, ударники коммунистического труда сверловщица Н. С. Дубанова, слесарь Я. Я. Дроздека, слесарь-сборщик О. М. Каплина. На механическом участке этого же цеха до полутора норм давала ударник коммунистического труда сверловщица В. Володченко. Славился тогда в коллективе рамников вальцовщик Л. Лоза. В предсъездовские

В сборочном цехе.
Конвейер дорожных веломашин

дни он выполнял по полторы-две нормы в смену. Примером в труде была и штамповщица цеха М. Любченко. Багажники, которые она изготавливала, отличались высоким качеством.

В лакировочном цехе первенство в соревновании удерживали, ежедневно перевыполняя нормы, ветераны производства маляры М. Склярова, Н. Удянская, А. Клочко, М. Бондаренко. Вели за собой коллектив инструментального цеха кадровый рабочий Б. Д. Артюх, а также коллектив коммунистического труда участка штампов в составе — А. Д. Подкопая, П. Н. Науменко, В. С. Кивы, И. И. Геты, М. М. Ярового и других. С честью несли предсъездовскую вахту члены комсомольской бригады механопрессового цеха (бригадир М. Земляная) комсомолки Г. Первишева, В. Курбатова, М. Лунина, В. Гуслева, И. Дегтярева. Хорошо начали новую пятилетку, досрочно выполнив план января, труженики цеха мелких серий (старший мастер А. В. Щербак) и участка связи электротехнического цеха.

Особым уважением и доверием в коллективе велостроителей пользовалась Лидия Трофимовна Ущинская. В 1953 году семнадцатилетней девушкой пришла она на велозавод. Авторитет у товарищей, трудовые успехи пришли не сразу. Помогли энергия, трудолюбие, уважение к людям, стремление жить интересами коллектива. Коммунисты приняли Лидию Трофимовну в ряды Коммунистической партии. Забот прибавилось, а главное — возросла ответственность не только за себя, свой труд, но и за весь коллектив. Молодая работница без отрыва от производства закончила заводскую школу рабочей молодежи, потом — техникум, вечернее отделение политехнического института. Л. Т. Ущинскую назначили мастером участ-

ка, избрали членом Харьковского обкома Компартии Украины. Воспитанница заводской партийной организации, Лидия Трофимовна Ущинская была избрана делегатом XXIV и XXVI съездов КПСС и XXVI съезда КП Украины.

Большая трудовая и общественная деятельность не помешали личному счастью: у Л. Т. Ущинской сложилась хорошая семья, росли две дочери.

За успехи, достигнутые в выполнении плана восьмой пятилетки и принятых социалистических обязательств в честь XXIV съезда партии, мастер Л. Т. Ущинская была награждена орденом Ленина.

Немало достойных представителей рабочего класса выдвинул из своих рядов коллектив велостроителей. Воспитал он и Валентину Даниловну Сосницкую. Работала она сначала ученицей в механопрессовом цехе, затем — самостоятельно на револьверном станке. Навык и опыт пришли со временем, передовая работница стала выполнять, как правило, полторы-две сменные нормы. В. Д. Сосницкая успешно окончила школу мастеров, стала членом КПСС. Передовая работница, активная общественница была награждена медалью «За доблестный труд», коммунисты избрали ее делегатом XXIV съезда Коммунистической партии Украины.

30 марта 1971 года открылся XXIV съезд КПСС, который подвел итоги работы советского народа в восьмой пятилетке, наметил перспективы социального и экономического развития страны в следующем пятилетии.

В день открытия съезда с главного конвейера завода было снято рекордное количество велосипедов — 3341 машина.

В адрес съезда коллектив завода отправил трудовой рапорт, который подписали директор

П. П. Афонский, секретарь парткома Н. А. Гуриков, председатель завкома профсоюза Л. А. Кальянов и секретарь комитета комсомола Н. П. Чухольский. В нем отмечалось, что к открытию съезда велозаводцы выполнили социалистические обязательства: план первого квартала по объему реализованной продукции перекрыт, дополнительно изготовлено 4143 веломашины, освоено производство и выпущена первая партия — 800 штук — новой модели спортивных велосипедов В-555. За счет сэкономленных материалов, топлива и электроэнергии коллектив произвел продукции на 16 тысяч рублей. Все производственные цехи выполнили свои задания.

В предсъездовском соревновании лучших производственных результатов добился коллектив второго механического цеха. Ему было присуждено первое место, переходящее Красное знамя, диплом «Победитель социалистического соревнования в честь XXIV съезда КПСС», Почетная грамота и денежная премия. Второе место занял коллектив гальванического цеха.

Среди участков победителями стали коллективы оцинковщиков гальванического цеха (старший мастер коммунист А. Д. Володина) и участка механической обработки задней втулки механического цеха (старший мастер Н. А. Калайда).

Торжественно чествовали велозаводцы победителей социалистического соревнования в честь XXIV съезда партии. Заводской клуб в тот день был особенно нарядным: яркий свет заливал зал, широкая ковровая дорожка устилала путь до сцены, по которому проходили победители соревнования. Играл оркестр, все места в зале были заполнены празднично одетыми людьми. Один за другим поднимались на сцену представители коллективов,

одержавших замечательную трудовую победу. Им вручались награды. Звучали поздравления...

Главная экономическая задача девятой пятилетки (1971—1975 годы) заключалась в том, чтобы обеспечить значительный подъем материального и культурного уровня жизни народа на основе высоких темпов развития социалистического производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда.

Директивы по девятому пятилетнему плану предусматривали дальнейшее улучшение размещения производительных сил, совершенствование территориальных экономических связей, повышение роли союзных республик в решении этих вопросов.

Харьковский велосипедный завод в новой пятилетке должен был увеличить общий объем производства на 13,2 процента. Особый упор при этом делался на повышение его эффективности на основе научно-технического прогресса.

Но уже в первом полугодии 1971 года многие намеченные мероприятия по техническому развитию завода не были выполнены, предприятие понесло разного рода убытки (штрафы за нарушение условий перевозок на всех видах транспорта, недопоставку продукции на 190 тысяч рублей).

Необходимо было дать оценку работы коллектива, вскрыть недостатки и причины, их породившие, наметить пути выхода предприятия из создавшегося положения и в течение второго полугодия наверстать упущенное.

В июне состоялось заседание партийно-хозяйственного актива завода. С докладом выступил директор П. П. Афонский. Отметив некоторые положительные результаты в работе велостроителей, он сосредоточил основное внимание на ана-

лизе причин сбоев производства и неудовлетворительной финансовой деятельности завода.

Недостатка в предложениях, которые вносили выступавшие рабочие и инженеры, не было. В итоге актив одобрил мероприятия, которые предусматривали более полное использование производственных ресурсов, внедрение технических новшеств, повышение дисциплины во всех подразделениях завода. Актив потребовал от администрации, парткома и завкома улучшить условия труда на отдельных участках и от лица трудовых коллективов обязался справиться с годовым производственным планом к 29 декабря.

Многие велозаводцы единодушно поддержали инициативу москвичей и ленинградцев — выполнить девятую пятилетку за четыре года. Ежедневные задания выполнять за четыре дня.

Первыми начали комсомольцы механического цеха, их организация считалась самой большой и боевой на заводе. 35 комсомольцев цеха были ударниками коммунистического труда. Вскоре этого звания были удостоены комсомольцы Л. Вороновская, Ю. Сохранич, А. Земляк, В. Кошелев, М. Терещенко и другие.

Под девизом «Девятую пятилетку — за четыре года» трудились инструментальщики, которые обязались сдавать инструмент в срок и с первого предъявления. Высокопроизводительно здесь работали фрезеровщики И. Шульга, Г. Решетняк, токарь С. Данилов, лекальщик А. Станкус. Комсомольцы цеха овладевали вторыми и смежными профессиями.

Универсалами становились многие. Всему коллективу предприятия хорошо были известны трудовые успехи комсомольско-молодежной бригады Марии Земляной из механопрессового цеха,

Лидии Коваль из второго механического, сестер Веры и Нади Тимченко из колесного цеха.

Около тысячи юношей и девушек соревновались за звание ударника коммунистического труда, более пятисот человек подтверждали это звание каждодневным ударным трудом. Молодежь завода создала фонд экономии, который постоянно пополнялся. За счет этого в 1971 году комсомольцы собрали на ударных сменах 1200 сверхплановых велосипедов...

Годовой план по реализации продукции велостроители выполнили, как и намечалось, досрочно. Более 70 тысяч спортивных велосипедов сошло с конвейера в 1971 году — на 15,5 тысячи больше, чем в предыдущем.

План следующего юбилейного года был значительно выше. Велостроители должны были изготовить в 1972 году 800 тысяч велосипедов, в том числе 93 тысячи спортивных и 80 тысяч детских.

Справиться с возросшим заданием можно было только путем дальнейшей механизации производства, создания новых автоматических линий и оборудования, освоения более совершенных и экономичных технологий, совершенствования форм и методов управления производством, активизации творческой активности трудящихся. Только на этой основе можно было увеличить объем производства на 1,3 процента, организовать массовый выпуск детских велосипедов С-5, выполнить заказ-наряды на поставку продукции на экспорт, повысить производительность труда на 3,6 процента, снизить себестоимость продукции на 0,8 процента, довести уровень рентабельности до 46,6 процента, получить 7 миллионов 447 тысяч рублей прибыли.

В год 50-летия образования Союза Советских Социалистических Республик завод вступал не то-



Участники велопробега Волгоград — Острава (2600 км) в честь 50-летия Великого Октября. Туристский пробег осуществлялся на харьковских веломашинах В-37

лько с определенными успехами, но и с грузом старых нерешенных проблем. По-прежнему не хватало кадров, срывалось материально-техническое снабжение. С большими трудностями коллектив завода решал указанные проблемы, преодолевая и внутризаводские организационно-технические неполадки. Мобилизовывала трудящихся на выполнение народнохозяйственного плана партийная организация.

Велостроители полностью выполнили годовой план внедрения новой техники. Завод осуществил 305 мероприятий по внедрению передовой технологии и совершенствованию действующей, механизации производственных процессов и наращиванию мощностей, улучшению качества продукции. Использование новой техники и передовой технологии дало 320 тысяч рублей условно-

годовой экономии. В результате пересмотра норм расхода металла было сэкономлено почти 200 тонн черных металлов и свыше 10 тонн цветных.

В сборочном производстве появилась автоматизированная система оперативного управления, которая обеспечивала счет количества изготовленных цехом изделий в течение смены, выдавала информацию о текущих плановых сменных показателях, выводила информацию на световое табло, по вызову — на пультах руководителей, диспетчера цеха и диспетчера завода. Машиносчетная станция была укомплектована тремя комплектами вычислительных перфорационных машин.

Справились велостроители и с планом новой техники по проектным и опытно-конструкторским работам. Была разработана конструкция, изготовлены опытные образцы и проведены дорожные испытания новой модели легкодорожного велосипеда В-301. В июне 1972 года Торговая палата утвердила эталон новой модели, и завод начал подготовку производства нового велосипеда. Для этого собственными силами было изготовлено 13 наименований оснастки.

Коллектив освоил производство детского двухколесного велосипеда С-5 на опорных роликах с пустотелыми бескамерными шинами. В торговую сеть ушло более 53 тысяч таких машин. Взамен моделей В-134 и В-130К были разработаны и изготовлены опытные образцы мужского дорожного унифицированного велосипеда, а также мужского велосипеда новой формы (В-852) на уменьшенных колесах.

Экспериментальный цех выпустил по заказам Федерации велоспорта СССР и других организаций 305 специальных спортивных веломашин, 84 —

в выставочном исполнении, 4 — цирковых, 21 — других моделей.

Успешная работа коллектива была бы невозможной без производственно-экономических связей с десятками предприятий и научных организаций братских республик страны. Чтобы наладить серийный выпуск детского велосипеда модели С-5, необходимы были специальные пресс-формы для отливки шин. Их поставил харьковчанам Рижский велосипедный завод. Он же обеспечил харьковских велостроителей технической документацией на трехрядные автоматические штампы. Используя опыт Минского мото-велозавода, харьковчане внедрили одновременную штамповку двух корпусов задней втулки (вместо одного).

Широко внедрялся на велозаводе опыт московского рабочего Тихонова и ленинградского — Кузнецова. Новаторы из Ленинграда Чувайлов и Трутнев ознакомили рабочих рамного, колесного, инструментального, механопрессового и ремонтного цехов с прогрессивными видами режущего, мерительного и пневматического инструмента, а также с прогрессивными инструментами и приспособлениями для токарных и фрезерных работ.

В свою очередь харьковские велостроители делились опытом с коллективами предприятий союзных республик. Орджоникидзевскому заводу автотракторного электрооборудования была передана документация технологии блестящего гальванопокрытия, Шяуляйскому велозаводу — холодного выдавливания чашек каретки и чертежи камеры консервации велосипедов. В Киргизскую ССР из Харькова пошла документация технологической обработки деталей в барабанах хромирования.

За год завод выпустил четыре листовки с описанием передовых методов труда. О технических

достижениях велозавода в адрес НИИ Автопрома было направлено пять информационных листов для межотраслевой информации и шесть статей для опубликования в технических журналах.

Плановые задания и повышенные социалистические обязательства 1972 года завод выполнил к 16 декабря. По итогам соревнования победителями вышли коллективы цехов — механического, точного литья, ремонтно-строительного, газо-печного. Перевыполнили задания труженики шлифовального участка гальванического цеха и револьверного участка механического цеха. Творчески работали отделы механизации и автоматизации производства и главного конструктора. На торжественном собрании, состоявшемся в конце года, этим коллективам были вручены переходящие Красные знамена, вымпелы, дипломы, денежные вознаграждения. Они были удостоены звания «Победитель социалистического соревнования в честь 50-летия образования СССР» и занесены в заводскую Книгу трудовой славы, утвержденную к знаменательной дате.

В индивидуальном соревновании за досрочное выполнение юбилейных обязательств и плана второго года пятилетки лучших результатов добились фрезеровщица механического цеха А. А. Чуб, модельщица точного литья Р. А. Харина, слесарь инструментального цеха П. М. Кипаренко, маляр строительного цеха Е. Д. Матвеева, маляр колесного цеха В. А. Компаниец, штамповщица механопрессового цеха О. М. Святенко и другие.

Уже в конце декабря 1972 года почти весь коллектив велостроителей трудился в счет третьего года пятилетки — года 50-летия Харьковского велосипедного завода имени Г. И. Петровского.

В новом году заводу планировалось провести большой объем строительных работ — ввести в строй корпус № 6 и завершить строительство других важных объектов, необходимых для дальнейшего наращивания производственных мощностей, освоения новых, более совершенных машин и изделий ширпотреба. Возрастал и размер поставок по кооперации.

За счет совершенствования производства в 1973 году предстояло изготовить дополнительно к плану 1000 велосипедов. Харьковские велостроители вызывали на социалистическое соревнование коллективы Харьковского ГПЗ-8, Минского мото-велозавода, Жуковского велосипедного завода.

Первым включился в соревнование под девизом «Больше, лучше, дешевле» второй механический цех, который носил звание коллектива коммунистического труда. Сборщики обязались трудиться с меньшими потерями, для этого подготовить оснастку и испытать станок для накатки резьбы на стержни вилок спортивных велосипедов, а также смонтировать и испытать приспособление для сборки руля машины В-134. Хороший старт в новом году взял коллектив ниппельного участка. Его работа шла точно по графику, вели за собой коллектив лучшие производственники наладчики И. И. Калашник, А. Д. Кальницкий, В. И. Лопушанский, А. Ф. Гненный. Успешно начали трудовую вахту третьего, решающего года пятилетки штамповщицы Г. В. Ляшенко, М. К. Затолкина, Е. Ф. Гурина, которые выполняли сменную норму на 130—150 процентов.

Ритмично работали бригады прокатчиков, которые возглавляли ударники коммунистического труда П. Н. Чередниченко и И. Д. Пасечник. Трудоемкие детали (заготовки корпусов втулок)

своевременно получили от харьковчан коллективы Минского, Пензенского, Львовского и других велозаводов страны.

Продукцию отличного качества давала смена мастера механосборочного цеха М. Р. Хрякова. Лучшие производственники цеха — наладчик И. Калашников, автоматчицы А. Межова, Л. Сухоставская, Н. Бабенко, токарь-револьверщик П. Сисоев, кузнец-штамповщик А. Святенко, слесарь М. Канунников и другие — работали под девизом «Каждый трудовой день — день ударного труда»...

Заканчивался последний месяц первого полугодия — решалась судьба государственного плана. Однако несмотря на самоотверженный труд многих коллективов и отдельных передовиков производства, планы по ряду показателей оказались невыполненными. Отставание намечалось еще в первом квартале, когда заводу помешало справиться с заданием неудовлетворительное материально-техническое снабжение, срывы поставок металла. Желание любым путем «дать вал» привело к снижению качества продукции. Результат — статья в «Правде» с критикой в адрес харьковских велостроителей за выпуск некачественной продукции. С начала года завод недодал более 2200 велосипедов. Виновниками этого оказались коллективы колесного, второго механического, механопрессового, механосборочного цехов, которые не обеспечили своевременно конвейер важнейшими деталями — спицами, спортивными шестернями, втулками.

Анализ сложившейся обстановки показал, что в оставшиеся дни июня завод должен был собирать ежедневно 3193 машины, чтобы выполнить план и со второго полугодия начать работать ритмично.

В июне состоялось расширенное заседание парткома с руководителями цехов и отделов, представителями общественных организаций. Его участники обратились с призывом ко всем велозаводцам работать с удвоенной энергией, преодолеть отставание. Совещание обязало службы и отделы своевременно оказывать необходимую помощь производственным цехам, создавать условия для их бесперебойной успешной работы.

К концу года положение на заводе выправилось, выпуск велосипедов возрос. Значительно увеличилось производство детских велосипедов и машин высокого класса. Сверх плана было реализовано продукции на 180 тысяч рублей.

Экономическая реформа, начатая в 60-х годах, не получила своего дальнейшего развития и практически была свернута. Основным показателем работы предприятий опять стал вал. По выпуску валовой продукции завод выполнил план 1973 года на 100,4 процента. Справился коллектив и с общим объемом кооперированных поставок запасных частей Шяуляйскому и Жуковскому велозаводам, Рижскому мотозаводу, Минскому мотовелозаводу.

13 ноября 1973 года Харьковский велозавод отмечал свой 50-летний юбилей. Во Дворце культуры ХЭМЗа собрались велостроители, чтобы подвести итоги полувекового пути, вспомнить о тех, кто в 1923 году в полукустарных мастерских собрал первый советский велосипед и посвятил свою жизнь развитию отечественного велостроения. Собрались для того, чтобы, суммируя достижения, наметить пути дальнейшего развития завода.

Слушая доклад директора завода П. П. Афонского о славном полувековом юбилее предприятия, каждый, возможно, вспоминал о прошлом,



Фотография на память в честь 50-летия
Харьковского велосипедного завода.

1983 год

о трудностях, победах, росте и мужании коллектива, начало которому положили 50 энтузиастов и который вырос более чем в сто раз. Многие из тех, первых, уже не было в живых, но их имена остались в истории завода. Поседели головы ветеранов предприятия В. А. Голуба, М. И. Куценко, И. А. Мирошниченко, Г. И. Дегтярева, А. И. Метцигера, Ю. С. Тиманова, В. М. Фролова, Е. А. Шульмана, А. К. Клейна, В. М. Майбороды, М. Н. Немилостивого...

16-летним пареньком пришел на завод Рафаэль Хамитов и на всю жизнь связал с ним свою судьбу. В первое время вынужден был подставлять к станку скамеечку, чтобы видеть обрабатываемую деталь. В 20 лет стал одним из первых токарей-скоростников Харькова, а позже — инженером, начальником инструментального цеха и, на-

конец,— главным инженером и директором вело-завода...

Во втором механическом цехе работали супруги Китовы. Юрий Китов — мастер, выросший из рабочих, опытный наставник. 30 лет отдала заводу Зинаида Китова, воспитанница замечательного мастера своего дела, кавалера ордена Ленина А. Е. Бабенко. А теперь она, старший мастер участка, коммунист, уже сама стала наставником молодых...

Коллективами коммунистического труда стали пять цехов, 27 участков, 58 бригад; 2550 рабочих были удостоены звания ударника коммунистического труда. 85 работников за успешное выполнение седьмой и восьмой пятилеток были награждены орденами и медалями, 600 лучших работников — значком «Отличник соцсоревнования», 161 человек — значком «Победитель соцсоревнования 1973 года». В юбилейные дни шестидесяти работникам, четверть века связанным с велозаводом, было присвоено почетное звание «Ветеран труда» и вручены нагрудные знаки и удостоверения. Это они и сотни таких, как они, энтузиастов сделали неузнаваемым завод.

На месте некогда полукустарных мастерских выросли новые производственные корпуса, в которых разместились десять мощных производственных цехов. Завод превратился в ведущее предприятие отрасли, оснащенное современным оборудованием. Здесь был установлен единственный в стране стан периодического проката корпуса задних втулок велосипеда, который ежегодно выдавал свыше четырех миллионов деталей. Ими обеспечивалась почти вся велосипедная промышленность страны.

В цехах действовало 19 автоматических линий,

два комплексно механизированных цеха, шесть участков. Лакировка велосипедов и их консервация проводились в электростатическом поле. С окончанием строительства нового производственного корпуса возросла автоматизация и механизация производства.

Несоизмеримо вырос выпуск велосипедов за прошедшие пять десятилетий. Напомним: в 1932 году харьковские велостроители изготовили 50 тысяч машин, в 1936-м — более 150 тысяч; за довоенные годы было выпущено около миллиона велосипедов. В 1973 году с главного конвейера завода ежедневно сходило не менее трех тысяч машин десяти моделей. В юбилейный год с конвейера был снят 15-миллионный велосипед.

Большой вклад в совершенствование отечественного велостроения внес коллектив конструкторов предприятия, который в разное время возглавляли К. И. Гладкий и В. М. Майборода. За послевоенные годы конструкторы разработали 47 моделей дорожных, легкодорожных, спортивных, цирковых, специальных и детских велосипедов. Харьковский завод был единственным в стране предприятием, выпускавшим высококлассные легкодорожные и спортивные велосипеды. На спортивных машинах добивались выдающихся достижений чемпионы мира — воспитанники харьковской велосипедной школы Курбатов, Кириченко, Ободовская, Задорожная, Целовальников...

Продукция завода неоднократно отмечалась дипломами Выставки достижений народного хозяйства СССР, международных ярмарок и выставок. Это позволило выйти на мировой рынок и поставлять на экспорт до 30 процентов своей про-

дукции как в социалистические, так и в капиталистические страны.

50 лет человеку — это пора зрелости, 50 лет трудовому коллективу — это еще юность. Но в том и в другом случае — это пора подведения итогов, время задуматься над результатами пройденного пути, над планами на будущее.

В связи с 50-летием и за заслуги в развитии отечественного велостроения коллектив был награжден Почетной Грамотой Президиума Верховного Совета Украинской ССР.

Чрезвычайно напряженными стали для коллектива последние два года пятилетки. План выпуска велосипедов возрастал, а возможности завода оставались практически без изменений. Экстенсивный путь развития производства явно исчерпывал себя. Рост выпуска продукции шел в основном за счет нового строительства, интенсификации труда. И если к этому добавить систематические внутриминистерские и межотраслевые недопоставки материалов, деталей и узлов, хроническую нехватку рабочей силы (не хватало около 250 рабочих основных профессий — штамповщиков, слесарей, гальваников, сверловщиков), недостатки в организации и управлении производством, то станет понятным беспокойство администрации, партийной и комсомольской организаций за судьбу планов 1974 и 1975 годов и пятилетки в целом.

Судьбу планов заводчане связывали с дальнейшим совершенствованием производства. Поиски резервов повышения производительности труда шли в разных направлениях: в цехах осваивали новую технику и умело ее эксплуатировали, овладевали смежными профессиями, совершенствовали технологические процессы, боролись за отличное качество веломашин.

Отдел технического контроля совместно с отделом главного технолога систематически проверяли технологические процессы, оборудование, провели 12 инспекторских проверок на соответствие велосипедов требованиям технических условий и госстандартов. Центральная измерительная лаборатория контролировала все виды жесткого инструмента, соответствие деталей и узлов чертежам и техусловиям. Администрация и завком профсоюза провели значительную работу по упорядочению нормирования труда и заработной платы, корректировке всех нормировочных карт по уточненным технологическим процессам.

В цехах были установлены конвейер сборки задних тормозных втулок, автоматическая линия гальванопокрытия, в колесном цехе — автоматическая линия получения профилированных заготовок ободьев коробчатого сечения, поточная линия штамповки зубчатки. В рамно-лакировочном цехе вошла в строй электрокранбалка. Всего было сдано в эксплуатацию более 150 единиц различного технологического оборудования.

В 1974 году планировалось ввести в строй новый производственный корпус № 6 (8,6 тысячи кв. м) и новые площади в корпусе № 12, что позволило бы увеличить выпуск и улучшить качество велосипедов на экспорт, создать лучшие условия для работы на других участках. Но реализовать эти планы не удалось. К концу пятилетки в корпусе № 6 был осуществлен лишь перемонтаж участка комплектования велопринадлежностей, а корпус № 12 освободили для капитальной реконструкции. Ввод в эксплуатацию корпусов в полном объеме был отодвинут на 1976 год и то при условии, если будут выделены деньги на строительство трансформаторной подстанции (сто-

имость 450 тысяч рублей) и канализационного коллектора стоимостью 420 тысяч рублей, не предусмотренных проектом. Необходимо было пересмотреть проект реконструкции завода, утвержденный еще в 1955 году. Задание на разработку нового проекта было выдано институту Гипродвигатель.

Заметным был вклад в повышение производительности труда и качества машин заводских изобретателей и рационализаторов. От них поступало сотни ценных предложений, десятки изобретений. Только в последнем году девятой пятилетки было внедрено 390 рацпредложений и четыре изобретения, которые дали почти 200 тысяч условно-годовой экономии. Внедрение новшеств снизило трудоемкость на 70 тысяч нормо-часов, сэкономило 399 тонн черных и 18,5 тонны цветных металлов, 340 тысяч киловатт-часов электроэнергии, более 250 тысяч тонн природного газа.

За пятилетку от внедрения почти 30 изобретений и более 1300 рацпредложений на заводе был создан фонд экономии в сумме 961 тысяча рублей.

Многие технические новшества являлись результатом коллективного труда. Примером служила бригада творческого содружества в составе слесаря Е. И. Гукова, автоматчика Н. Ф. Чуйкова и технолога Г. А. Плавской, предложивших приспособления для загибки пружины, и коллектив в составе начальника техбюро цеха № 4 К. К. Баумана, механика Л. Т. Воровея, автоматчика А. П. Кальченко и старшего мастера А. К. Мошенского, предложивших унификацию гайки М5 и новую технологию высадки ее на автомате.

Лучшими изобретателями завода были признаны конструктор В. М. Майборода, начальник бюро отдела главного технолога В. П. Вертилецкий

и технолог Л. Л. Мозговой. Лучшие рацпредложения подали слесари Ю. А. Милославский и И. К. Удянский, токарь А. И. Незовибатько, технолог Г. А. Плавская.

Одним из путей повышения производительности труда была учеба кадров. В 1971—1975 годах всеми видами и формами обучения было охвачено 8857 человек. В девятой пятилетке 32 человека окончили институты, 62 — техникумы, 183 работника получили аттестаты об окончании средних школ рабочей молодежи.

Каждому рабочему устанавливалось экономически обоснованное задание с учетом уровня его квалификации и достигнутой выработки. Это явилось стимулом для молодых работников, желавших достичь высокого уровня мастерства, значительных трудовых показателей.

Важным фактором интенсификации производства являлись уменьшение потерь рабочего времени, укрепление трудовой дисциплины. Для этого была организована централизованная заточка инструмента, ритмичнее стала доставка металла и заготовок.

Совершенствовалась структура управления и сокращался административно-управленческий аппарат. За счет уплотнения рабочего дня и перераспределения обязанностей были сокращены должности старшего техника отдела технического обучения, старшего товароведа отдела сбыта, диспетчера сборочного цеха, мастера хозяйственного цеха; объединены теплосантехнический цех и участок газопечного хозяйства.

Благодаря этим мерам девятый пятилетний план по валовой продукции велозавод выполнил на 100,9 процента. Объем реализации продукции (при плане 198 156 тысяч рублей) составил

200 308 тысяч рублей (101,2 процента). По выпуску культурно-бытовых товаров план был выполнен на 100,6 процента. Весь прирост объема производства коллектив достиг за счет роста производительности труда.

Государственная аттестационная комиссия присвоила спортивно-туристскому велосипеду В-542-01 и детскому велосипеду С-5 высшую категорию качества. Велосипеды В-130К, В-301, В-542, В-555, В-552И и В-64 имели первую категорию качества.

Все модели веломашин (кроме детского) завод поставлял на экспорт. План поставок был перевыполнен. Харьковские велосипеды шли в Болгарию, Венгрию, на Кубу, в Польшу, Румынию. Их покупал ряд капиталистических стран.

В апреле 1975 года Пленум ЦК КПСС принял решение о созыве 24 февраля 1976 года в Москве XXV съезда партии. Это событие совпало с 30-летием Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов. Тридцать мирных весен, наполненных созидательным трудом, отшумело над нашей землей, но память о кровопролитнейшей из войн жила в воспоминаниях и сердцах ветеранов войны и тех, кто перенес ее тяготы в тылу, кто потерял в те страшные годы родных и близких.

Более 500 велозаводцев прошли трудными дорогами войны, 90 из них не вернулись с поля боя. Фронтовыми наградами были отмечены ратные подвиги И. Д. Зоренко, Г. С. Кравченко, Г. М. Иванова, И. Н. Аксенова, С. П. Костенко, М. А. Пономаренко, Л. Ф. Зубкова, К. М. Лозы, Г. И. Киндрацкого, М. П. Удовикова, М. И. Крысько, Г. И. Антипова, Ф. Д. Путятин и других.

В 1975 году на велозаводе трудились 300 бывших фронтовиков, из них почти сто человек от-



П. Н. Науменко — слесарь-наставник,
ветеран завода

работали на предприятии по четверть века. И мирную вахту ветераны несли отлично. Накануне славного 30-летия большой группе участников войны было присвоено почетное звание «Ветеран труда», в том числе — слесарям Н. Усу, К. Шапарскому, В. Гринченко, контролеру В. Смирнову и другим.

Около тридцати лет отдал родному заводу бывший фронтовик Михаил Никитович Немилостивый. Он ушел защищать Родину, когда ему только-только исполнилось 18 лет. Освобождал от фашистов Варшаву и Прагу, дошел до Берлина, где встретил день Победы. Об этом напоминают его боевые наряды. После войны М. Н. Немилостивый вернулся на велозавод, в сборочный цех и стал одним из лучших регулировщиков.

Помнил жаркие бои на белорусской, польской и немецкой земле, видел, как поднималось Крас-

ное знамя Победы над рейхстагом, слесарь Федор Сергеевич Ходынкин. Освобождал Харьков от оккупантов Иван Назарович Аксенов. В бою за освобождение прибалтийской земли был ранен. Грудь ветерана украсили орден Отечественной войны II степени и боевые медали. После войны И. Н. Аксенов работал автоматчиком, потом — мастером, возглавлял совет ветеранов войны во втором механическом цехе.

Уважением на заводе пользовались ветераны войны наладчики С. П. Костенко и М. Е. Шатоха, слесарь-инструментальщик Н. П. Сысоев, сталевар А. И. Зуев...

8 мая 1975 года на заводе состоялась встреча ветеранов войны с молодежью. Бывшие фронтовики вручили молодым велозаводцам наказ: «Помни, что счастье твое завоевано в кровопролитных боях на полях сражений Великой Отечественной войны и твоя обязанность добросовестным трудом укреплять могущество нашей Родины. Будь честным, дисциплинированным и трудолюбивым, свято береги боевые и трудовые традиции советского народа, дорожи честью своего завода, бери пример со своих старших товарищей — воинов-фронтовиков. Всю свою молодую энергию отдавай делу служения народу, Советскому Отечеству». Этот наказ был передан в заводской комитет комсомола на вечное хранение.

В ТИСКАХ РЕКОНСТРУКЦИИ

Десятая пятилетка входила в историю страны как пятилетка эффективности и качества. От харьковских велостроителей она требовала непрерывного повышения качественных и эксплуатационных характеристик веломашин, увеличения объема про-

изводства за счет новейших научно-технических достижений и наиболее полного использования материальных и других видов ресурсов.

Генеральное направление деятельности предприятия указывали решения XXV съезда партии. Но состояние материально-технической базы, устаревшая технология, организация производства, сложившиеся межзаводские связи сдерживали темпы роста производства, освоение новых видов изделий более высокого качества. Требовалась реконструкция старых и строительство новых корпусов, техническое переоснащение всего предприятия, освоение новых технологических процессов. Это стало главным в деятельности администрации, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.

Был разработан и утвержден комплексный план технического развития завода, который предусматривал увеличение выпуска высококачественных изделий, сокращение расходования всех видов материалов, электроэнергии и труда на единицу продукции и одновременно строительство новых цехов, ввод дополнительных производственных площадей, внедрение новой техники, новых механизированных и автоматизированных линий. Изыскав дополнительные возможности, велозаводцы приняли на десятую пятилетку повышенные социалистические обязательства. Уже в 1976 году обязались увеличить выпуск велосипедов на 100 тысяч, дать дополнительной продукции (против установленного пятилетним планом задания) на 1 миллион рублей.

Первый год работы предприятия по комплексному плану дал положительные результаты. Стал в строй новый сборочный цех в корпусе № 6. За сравнительно короткий срок было изготовлено, приобретено и установлено оборудования на 300

тысяч рублей, в том числе смонтирована механизированная линия для сборки велосипедов и две тысячи метров подвесных цепных транспортеров для внутрицеховой и междцеховой транспортировки деталей и узлов.

Всего в соответствии с комплексным планом в 1976 году было внедрено 304 мероприятия: 77 — по передовой технике, 30 — по механизации и автоматизации производственных процессов, 105 мероприятий по НОТ... В результате в первом году десятой пятилетки предприятие получило почти 323 тысячи рублей экономии, высвободилось 113 человек в основном производстве.

Внедрение системы бездефектного изготовления продукции позволило сдавать с первого предъявления около 500 наименований деталей и сборочных единиц — 93,3 процента от всего количества деталей и узлов. По бездефектной системе трудились девять цехов, 1600 рабочих.

Годовой план по объему реализации продукции завод выполнил на 100,6 процента, валовой продукции — на 100,3 процента, сверх плана было выпущено только товаров народного потребления на 195 тысяч рублей. Завод поставил на экспорт 296 095 велосипедов. Велостроители перевыполнили план (по объему) кооперированных поставок. Производительность труда выросла на 1,4 процента, сверхплановое снижение себестоимости товарной продукции дало 228 тысяч рублей прибыли.

По итогам работы в 1976 году 18 передовиков производства были награждены орденами и медалями. Кавалером ордена Ленина стала маляр лакировочного цеха коммунист Л. Т. Ущинская, ордена Октябрьской Революции был удостоен кавалер ордена Трудового Красного Знамени токарь инструментального цеха В. С. Овчаренко. Орде-

ном Трудового Красного Знамени был награжден мастер второго механического цеха И. Н. Аксенов, орденом «Знак Почета» — слесарь рамного цеха Р. М. Жерноклева, заместитель начальника второго механического цеха П. Т. Ткаченко, секретарь парткома И. И. Филатов, модельщица цеха точного литья Р. А. Харина. Гальванику колесного цеха А. Я. Мурасовой, шлифовальщице гальванического цеха Н. Г. Надолинной, токарю инструментального цеха А. Л. Топоркову наградой за доблестный труд стал орден Трудовой Славы III степени. Ряд работников был награжден медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

Трудовой ритм первого года десятой пятилетки не спадал и в юбилейном, 1977 году.

В годы десятой пятилетки широкое развитие получили встречные планы, явившиеся важной формой активного участия трудовых коллективов, каждого работника в изыскании и наиболее полном использовании внутренних резервов для досрочного выполнения заданий десятой пятилетки с меньшими затратами всех видов ресурсов. Новые задачи поставило перед коллективом Постановление Центрального Комитета партии и Совета Министров СССР «О развитии в 1976—1980 годах производства товаров массового спроса и о мерах по повышению их качества».

В 1977 году в честь 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции трудовой Харьков обязался произвести сверх планового задания товаров народного потребления на 150 миллионов рублей, выпустить более половины изделий со Знаком качества. Коллективы Харьковского велосипедного завода и треста «Промстрой-2» комбината «Харьковпромстрой» приняли совместные

встречные планы по реконструкции и развитию предприятия для сверхпланового выпуска товаров народного потребления.

Мероприятия завода, предусмотренные встречным планом, позволили бы за счет модернизации, замены устаревшего оборудования и реконструкции действующего производства, досрочного освоения новых мощностей, внедрения прогрессивной технологии получить условную годовую экономию в сумме 1 миллиона 400 тысяч рублей, высвободить 450 человек в основном производстве, увеличивать каждый год выпуск велосипедов на 100 тысяч. Укрепляя хозрасчет и режим экономии, совершенствуя технологические процессы, коллектив планировал снизить расход черных металлов на тысячу тонн, цветных — на 15 тонн. Предполагалось, что завод разработает и освоит производство 15 новых изделий, в том числе 13 моделей велосипедов, увеличит выпуск товаров массового спроса со Знаком качества.

Со своей стороны строители и монтажники треста «Промстрой-2», принимая предложение велостроителей вместе добиваться выполнения встречного плана, обязались осуществить весь объем строительно-монтажных работ досрочно — к 7 ноября 1980 года, а монтаж оборудования для сборки и отделки велосипедов — к 60-летию Великого Октября. Строители обращались к заказчику с просьбой своевременно обеспечить их проектно-сметной документацией, поставку технологического оборудования, кабельно-проводниковой продукции и других материалов.

Бюро Харьковского обкома Компартии Украины одобрило инициативу двух трудовых коллективов и рекомендовало партийным организациям области развернуть широкую организационную и массо-



Г. Д. Скрынник — наладчик прессового цеха, ветеран войны и труда, наставник

во-политическую работу по разъяснению в других коллективах промышленных предприятий и строек существо и значение патриотического почина, редакциям областных газет, областному комитету по телевидению и радиовещанию систематически освещать опыт работы предприятий и строительных организаций по развитию соцсоревнования на основе принятых встречных планов.

Выполняя взаимные обязательства, коллективы велозаводцев и строителей в канун 61-й годовщины Великого Октября досрочно сдали рабочей комиссии цех окраски. Новый цех разместился на площади 5,8 тысячи квадратных метров. Это был самый большой из подобных цехов среди родственных предприятий страны. За десять месяцев здесь было смонтировано все технологическое оборудование, энергетические установки. Одного кабеля про-

ложили около 150 километров. Объем строитель-
но-монтажных работ был перекрыт вдвое, превы-
сив годовое задание на 200 тысяч рублей.

Обе стороны, подводя в 1978 году итоги сорев-
нования, признавали, что в старых условиях по-
добные темпы были невозможны. Здесь, на вело-
заводе, было с чем сравнивать: семь лет стро-
ился бытовой корпус, на который ушло 600
тысяч рублей, а сборочный цех и цех окраски,
стоимостью два миллиона рублей, построили ме-
нее, чем за три года, при этом были выполнены
сложные работы по монтажу оборудования.

Но удивляли на стройке не только темпы. Глав-
ное, складывались новые взаимоотношения заказчи-
ка и предприятия. Былой антагонизм их отноше-
ний теперь определял девиз: «От взаимных претен-
зий — к взаимной помощи». Во время строитель-
ства немало было сложных ситуаций. Выход искали
сообща. Вот пример. Оборудование поставляли
несколько зарубежных фирм, часто оно было в со-
стоянии низкой монтажной готовности, требовало
доводки. Технические службы завода совместно
с субподрядными организациями на месте находи-
ли оперативное решение. Так, специалисты завода
полностью вели монтаж оборудования на третьем
этаже корпуса. В то же время строители в самое
напряженное для них время взялись за не свой-
ственную им работу по обвязке насосов первой
технологической линии, зная, что, когда им пона-
добится помощь, они смогут рассчитывать на за-
водчан.

Все участники стройки стали перед острой проб-
лемой снабжения электроэнергией корпуса № 6.
Но на новую заводскую подстанцию оборудование
своевременно не поступило.

Тогда работники треста «Южэлектромонтаж» совместно со специалистами завода пришли к единственно правильному решению — подавать электроэнергию с действующих подстанций, выполнив для этого дополнительный объем работ.

Каждый день давал подобные примеры. Характерно и другое — сдружились люди. Не удивительно, что среди тех, кто внес наибольший вклад в досрочное завершение работ, строители в первую очередь называли заводчан — «коменданта стройки» В. Е. Силаева, фрезеровщика З. И. Рихтермана. В свою очередь в заводском коллективе высоко ценили мастерство, опыт, самоотдачу в труде бригадира монтажников А. И. Лукьянова, бригадира каменщиков В. А. Шмеля, плотника И. Е. Авдиенко, бригадиров монтажников А. С. Тыртышника, А. П. Гребенкина, сварщицу К. В. Гребенкину...

Когда в конце 1978 года инициаторы соревнования рапортовали о ходе выполнения принятых обязательства, они не замалчивали недостатки, которые тормозили строительно-монтажные работы. Сбивали с ритма строителей и повышали стоимость работ проектировщики, не вовремя сдававшие проектно-сметную документацию, много ошибок было в работе Харьковского специализированного монтажного управления противопожарной автоматики, с большим опозданием направляли на завод необходимое оборудование работники территориального управления материально-технического снабжения...

Но как бы там ни было, а завод обновлялся.

Не сбавляя производственного ритма, он выпускал необходимую стране продукцию — велосипеды дорожные, спортивные, туристские, спортивно-трековые, спортивно-шоссейные (в том числе

с олимпийской символикой, велосипед-тандем, спортроллер «Орлик»), а также запчасти к велосипедам и изделия хозобихода (подставки для сушки посуды, подставки под кастрюли, мыльницы, настенные вешалки, насосы для накачки мяча, кусачки и маникюрные ножницы, велотренажеры).

Совершенствуя велосипеды, конструкторы снижали их массу, металлоемкость, улучшали внешний вид за счет более совершенного пространственно-композиционного решения, применения современных материалов и комплектующих изделий, повышали надежность, долговечность и технику безопасности при эксплуатации.

Планы новой техники по годам завод выполнял полностью. Только в 1980 году конструкторы разработали уникальные спортивно-шосейный, спортивно-трековый, спортивно-трековый для преследования, велосипеды с маркой «Олимпиада-80».

Была закончена технологическая подготовка производства и выпущена первая промышленная партия дорожных велосипедов 111-421, изготовлены образцы и проведены дорожные испытания спортивно-туристских велосипедов 153-421, 153-422, 153-424.

К концу пятилетки аттестационная комиссия присудила велосипедам типа 111-411 и 111-412 высшую категорию качества, а веломашине марки 156-421 — первую категорию.

Полностью справился коллектив с планами внедрения передовой технологии, автоматизации и механизации производственных процессов. Все более широкое применение находил на заводе лезвийный инструмент из эльбора и других твердосплавных материалов, были внедрены оснастка, армированная твердым сплавом, прогрессивный метод

Л. Т. Ущинская —
кавалер ордена Ленина



нагрева заготовок под штамповку. Изготавливались детали методом холодной объемной штамповки. В окрасочном производстве велось ускоренное фосфатирование деталей под лакопокрытие методом струйного облива, грунтование деталей методом электроосаждения. В гальваническом производстве была внедрена автоматическая линия с программным управлением для гальванопокрытия ободьев...

Уровень механизации и автоматизации сварочных работ на предприятии к концу пятилетки составил почти 96 процентов, погрузочно-разгрузочных и транспортных работ достиг 65 процентов (план 60,5 процента).

Велостроители активно поддерживали начин тружеников Запорожья «Ручной труд — на плечи машин». Свой вклад в техническое совершенствова-

ние производства вносили рационализаторы и изобретатели завода.

В течение пятилетки они подали более двух тысяч ценных предложений, почти 50 заявок на изобретение. От внедрения более 1700 технических новшеств было получено почти миллион рублей экономии.

На счету начальника отдела механизации и автоматизации В. С. Грызлова было изобретение штамп-автомата для ориентировочной подачи в матрицу. Заместитель начальника ОМА М. И. Михно изобрел подающее устройство к радиально-обжимной машине, что значительно улучшило условия труда рабочих.

Рационализаторское предложение бригады творческого содружества (технолог Ф. Л. Тыньнова, токари В. А. Гринченко и А. К. Новицкий, начальник инструментального цеха Е. З. Рудник) — изготовление детали методом холодного выдавливания взамен точения на автоматах — дало экономический эффект в сумме почти 14 тысяч рублей, позволило сэкономить 275 тонн черных металлов. 21 тысяча рублей — таков экономический эффект от внедрения рационализаторского предложения слесаря А. Н. Зражевского — изменение схемы подачи воды на территории завода путем закольцевания 4-го ввода водопровода.

Изменение технологии изготовления подседельной стойки рамы (авторы рацпредложения — технолог В. Н. Цикалов и заместитель главного металлурга Н. Ф. Педченко) сэкономило заводу более 13 тысяч рублей. Свыше 24 тысяч рублей получил завод от внедрения предложения С. А. Кузьменко, П. А. Лидо, Г. С. Шевченко, И. А. Омельченко. Предложение П. С. Тамко, В. И. Головки и других — изменение конструкций ножки подстав-

ки велосипеда — сберегло предприятию 24 тысячи рублей и 22 тонны металла...

Но несмотря на усилия, вело завод не обеспечивал выполнение государственного плана последнего года пятилетки. Сказывались постоянные беды завода — недопоставка смежниками материалов, хроническая неукомплектованность производства кадрами. Новое строительство и реконструкция старого производства отнимали и средства, и силы, и время.

Критическое положение на Харьковском вело-заводе объективно отражало ситуацию, складывавшуюся в стране. Замедлилось развитие промышленности, приходило в упадок сельское хозяйство, истинные ценности подменялись суррогатом, достижения — трескучими фразами и речами. Трудности и нерешенные проблемы нарастали. Основным стилем работы стали бодрые рапорты о мнимых успехах. В то время, когда не просто нарушались, а рвались годами складывавшиеся производственные связи, когда на предприятиях отмечалась огромная текучесть кадров (в 1980 году с вело завода уволилось 1900 человек), хронически не выполнялись плановые задания, а газеты, радио, телевидение сообщали о поступательном движении страны по пути развитого социализма.

Не давало желаемых результатов и социалистическое соревнование. Передовики производства, выполнявшие и перевыполнявшие сменные задания, не могли решить судьбу государственных планов. Ни одно крупное производственное подразделение на вело заводе не справилось с заданием последнего года десятой пятилетки. Сказывалось и то, что планы росли (пресловутое планирование от достигнутого), а оборудование основного производ-

ства устаревало, средний возраст его составлял 20—30 лет.

Исключением был разве что цех станкостроения и ремонта оборудования, коллектив которого в последнем году пятилетки работал под девизом «110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина — ударный труд». Специфика и обязательства цеха предусматривали, прежде всего, регулярный капитальный ремонт станков и автоматов, изготовление в достаточном количестве запасных частей, проведение среднего ремонта. Случалось ремонтникам выполнять в кратчайшие сроки и аварийные работы.

Коллектив успешно выполнял план по выпуску товарной продукции на протяжении всего года. Большая заслуга в этом передовиков производства токаря В. С. Мошненко, расточника В. К. Гурвича, фрезеровщика М. К. Зеленского и других. Они не только сами работали отлично, но и помогали своим товарищам. Каждого, кто впервые приходил в этот цех, ветераны, опытные производственники окружали вниманием, создавали теплую, товарищескую обстановку. О новичке заботился не только наставник, но и весь коллектив участка, цеха. Вторым домом стал цех для Леонида Иванова, Александра Попова, Богдана Фирмана...

Учитывая большую текучесть кадров, руководство, парторганизация цеха поставили перед работниками задачу — овладеть смежными профессиями. Токарь В. С. Малышев освоил профессию фрезеровщика, расточник В. К. Гурвич — токаря. Члены бригады слесарей во главе с ударником коммунистического труда М. И. Гончаренко при необходимости могли работать шлифовальщиками.

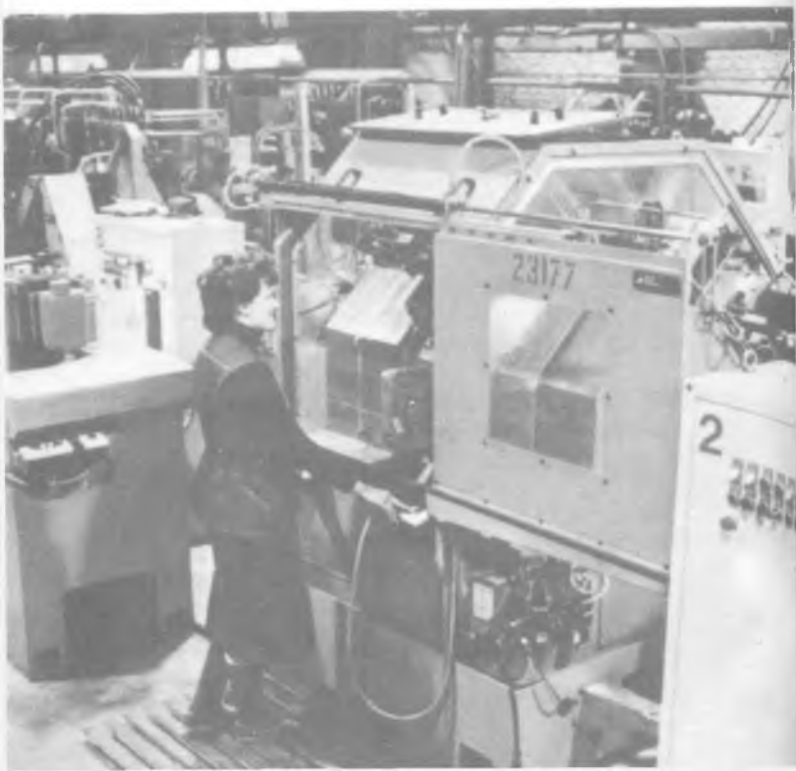
Лучшие производственники цеха имели личное клеймо. В их числе были токарь Н. С. Кутепов, шлифовальщик Е. Ф. Антман, газосварщик В. А. Богданов и другие.

Все это дало возможность коллективу цеха станкостроения и ремонта оборудования успешно справиться с заданиями и социалистическими обязательствами в десятой пятилетке.

В целом же предприятие не справилось с планом 1979 и 1980 годов и пятилетки в целом. В последнем году пятилетки вместо 865 тысяч велосипедов завод изготовил лишь 739 026 велосипедов, недодал продукции к плану на сумму 5 миллионов 940 тысяч рублей. Ничтожно мал был задел на одиннадцатую пятилетку. Пятилетний план по реконструкции предприятия был сорван подрядными строительными организациями.

ПОИСКИ ПУТЕЙ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

1981—1990 годы



ПЕРВЫЕ ШАГИ К ПОЛНОМУ ХОЗРАСЧЕТУ

В 1980 году был обнародован проект «Основных направлений экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года». Предстоящая пятилетка, будущее страны не оставляли равнодушными советских людей, принявших активное участие в обсуждении проекта.

В преддверии новой, одиннадцатой пятилетки в стране развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу XXVI съезда КПСС. Отдельные трудовые коллективы и велозавод в целом взяли на себя социалистические обязательства встретить по традиции партийный форум трудовыми достижениями, соревнуясь под девизом «XXVI съезду КПСС — 26 ударных недель».

Коллектив кузнечно-заготовительного цеха обязался обеспечить прирост продукции в первом квартале 1981 года за счет роста производительности труда; перевыполнить плановое задание по темпам роста производительности труда на 0,4 процента. Соревнование за достойную встречу съезда партии развернулось в коллективах гальванического, инструментального, второго механического цехов...

С первых дней предсъездовской трудовой вахты регулярно перевыполняли сменные задания,

Участок механической обработки деталей из алюминиевых сплавов, оснащенный итальянскими станками с числовым программным управлением

выпуская продукцию высокого качества, слесари инструментального цеха П. Н. Науменко и Я. И. Лазько. С удвоенной энергией трудились над выполнением повышенных заданий токари Я. З. Зарицкий и В. Ф. Попов. Успешно выполнили велостроители заказ Всесоюзной федерации велоспорта СССР по изготовлению велосипедов спортивно-шоссейных и спортивно-трековых модели В-551. Правофланговыми здесь были токарь С. И. Троненко и слесарь-сборщик И. Е. Тафопольский. Открытие XXVI съезда КПСС харьковские велозаводцы встретили выпуском сверх плана 1000 велосипедов.

31 марта 1981 года группа велозаводцев была удостоена государственных наград. Орден Трудового Красного Знамени был вручен наладнице второго механического цеха В. В. Затуле и шлифовальщику гальванического цеха Б. А. Стадникову, орден Дружбы народов — старшему мастеру ремонтного цеха В. Д. Сосницкой, орден «Знак Почета» — оцинковщице А. П. Конопле и токарю-револьверщику механопрессового цеха Н. П. Сериковой. Слесарь-сборщик второго механического цеха А. К. Жила был награжден орденом Трудовой Славы II степени.

Собрание партийно-хозяйственного актива велозавода, (секретарь парткома Н. П. Чухольский), состоявшееся вскоре после партийного съезда (март 1981 года), обсудило итоги его работы и наметило задачи по выполнению партийных решений и планов одиннадцатой пятилетки. Партком завода разработал и утвердил на партийном собрании организационно-политические мероприятия на пятилетку.

План технического перевооружения предприятия предусматривал реконструкцию основных и вспомогательных цехов, окончание строительст-

ва корпуса № 20, очистных сооружений, коммуникационной эстакады, складских помещений; замену устаревшего оборудования новым, прогрессивным; внедрение новых технологий и материалов; улучшение качества выпускаемой продукции; расширение и обновление ассортимента велосипедов и товаров хозяйственного обихода. В одиннадцатой пятилетке объем производства должен был вырасти на 18 процентов по сравнению с десятой, выпуск велосипедов увеличиться на 162 тысячи.

Большое внимание в новой пятилетке коллектив уделял выполнению программы по новой технике и технологии. В творческом содружестве с учеными более 20 исследовательских институтов и организаций велозаводцы разрабатывали свыше ста научных тем. В числе наиболее крупных были внедрение технологического процесса холодной штамповки деталей задней втулки велосипеда; разработка технической документации на спортивно-шоссейный велосипед модели 155—411; разработка и внедрение устройства для безразрушающего определения толщины гальванопокрытия (условно-годовая экономия 35 тысяч рублей). Велась опытно-экспериментальные исследования по замене серебряного припоя с меньшим содержанием серебра при пайке велодеталей, отработка технологии в гальваническом производстве...

Технологи и рабочие велозавода стали инициаторами внедрения в производство прогрессивной технологии изготовления деталей на универсальногибочных автоматах и многопозиционном пресс-автомате, технологического процесса вакуумно-плазменного упрочнения инструмента, применения фторопластовых теплообменников в гальваническом производстве, технологического процесса грун-

тования методом электроосаждения и окраски в электростатическом поле...

Одиннадцатая пятилетка была знаменательна для завода тем, что его коллектив отметил 60-летие советской велостроительной промышленности. За 60 лет Харьковский велосипедный завод выпустил 52 модели машин разных классов. Здесь родились первый мужской, первый женский, первый спортивный и первый детский велосипеды.

В год юбилея (1983) завод выпустил 23-миллионный велосипед. За право принять участие в его изготовлении боролись передовые рабочие многих цехов. Почетное право собрать юбилейную машину получили 32 работника. Среди них — Л. П. Башмакова, Л. Д. Левашова, Н. И. Франчук и другие.

А заводчане — главный конструктор завода В. И. Бурдин, конструкторы В. М. Майборода, отметивший 50-летие своей трудовой деятельности, его ученик В. Ю. Туров, В. В. Смигунов и другие — видели уже веломашину будущего: спортивно-туристский велосипед под закупленные лицензии на технологию и оборудование. В машинах нового поколения предполагалось использовать пластмассы, высокопрочные алюминиевые сплавы, полимерные пленки. Для производства таких велосипедов необходимы были площади, оборудование и высококвалифицированные специалисты.

Но три последних года велозавод лихорадило. На основных производственных участках не хватало квалифицированных кадров (до 25 процентов), слишком высок был удельный вес устаревшего оборудования, некоторые корпуса все еще находились в аварийном состоянии. Субподрядные организации неудовлетворительно стали вести работы по реконструкции и техническому перевооружению предприятия. Заводы-поставщики из месяца



Передовая бригада прокатчиков.
Третий слева (стоит) — бригадир П. С. Донской

в месяц срывали поставки материалов: только в 1981 году велозавод недополучил 500 тонн сортовой и 300 тонн листовой стали, 22 тонны бесшовных тонкостенных труб...

План первых трех лет пятилетки коллектив не выполнил по всем основным технико-экономическим показателям, а это сказывалось на кадрах, трудовой и исполнительской дисциплине. С начала пятилетки с завода уволилось около трех тысяч человек. Участились случаи прогулов, опозданий и преждевременных уходов с работы, нарушений общественного порядка, хищений с завода материальных ценностей.

В 1983 году на посту директора завода Э. И. Малько сменил В. И. Подшивалов. Произошли некоторые кадровые перестановки в цехах, партийных организациях.

Новое руководство сосредоточило внимание на техническом перевооружении предприятия, внедрении новых форм организации труда, улучшении условий труда и быта велостроителей с тем, чтобы уменьшить текучесть кадров.

В течение 1983—1985 годов в цехах появились новые автоматы, полуавтоматы, агрегатные станки. В последнем году пятилетки были освоены четыре промышленных манипулятора.

Благодаря применению специального автоматического оборудования, новых более совершенных технологических процессов увеличился объем производства заготовок методом холодного выдавливания. Это дало возможность заводу сэкономить более 500 тонн проката.

Инструментальщики стали изготавливать детали технологической оснастки методом электроэрозионной размерной обработки, продолжали осваивать лезвийный инструмент из эльбора и других сверхтвердых материалов на основе нитрида бора. Только в 1984 году рабочие цеха восстановили инструмента на 32 тысячи рублей.

Уже в 1984 году коллективы основных цехов (механического, механопрессового, рамного, лакировочного, сборочного и точного литья) успешно справились с производственными планами.

В годы одиннадцатой пятилетки в промышленности появилась бригадная форма организации и стимулирования труда. Новые организационные структуры активно стали внедрять после выхода в 1983 году постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС «О дальнейшем развитии и повышении эффективности бригадной формы организации и стимулирования труда в промышленности». Это был первый шаг на пути пере-

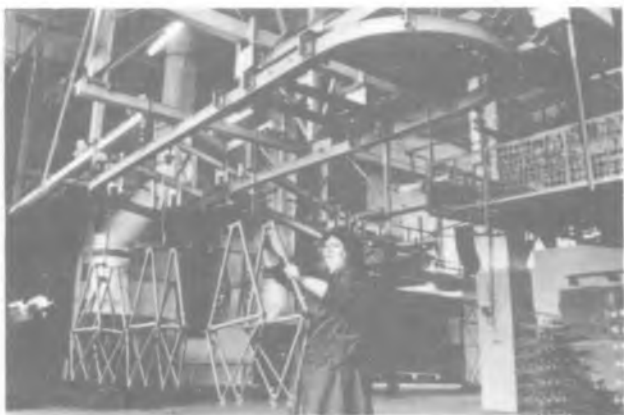
хода предприятий на полную самостоятельность, полный хозрасчет.

К концу пятилетки 137 хозрасчетных бригад объединяли почти две тысячи велостроителей. На один наряд по конечной операции работало 108 бригад — 1723 человека.

Кроме того, в цехах завода были применены типовые проекты организации и обслуживания рабочих мест. Это позволило шире использовать механизацию. Так, материалы на рабочие места в прессовом цехе подавались теперь мостовым краном. Перевод обработки деталей на барабанную линию в гальваническом цехе позволил ликвидировать ручной монтаж и демонтаж деталей. Во втором механическом цехе полуавтоматы были установлены так, чтобы один рабочий мог обслуживать два станка. 357 велозаводцев к концу пятилетки стали многостаночниками, 970 рабочих совмещали в бригадах рабочие профессии. По типовым проектам были организованы рабочие места в рамном, окрасочном, сборочном, инструментальном и других цехах.

Новые формы организации труда способствовали повышению его производительности, росту заработной платы рабочих. Появилась возможность уйти от уравниловки, хотя это и не могло решить многих проблем, тормозивших развитие производства.

В 1983 году страна отмечала 25-летие движения за коммунистическое отношение к труду. Четверть века тому назад коллектив депо Москва-Сортировочная начал соревноваться под девизом: «Учиться, работать и жить по-коммунистически!» Почин железнодорожников вскоре стал всенародным движением. Почетное звание «Ударник коммуни-



Линия окраски велодеталей

стического труда» было присвоено к этому времени 2344 велостроителям.

Движение за коммунистическое отношение к труду обогатилось новыми формами. В 1983 году газета «Правда» опубликовала письмо группы харьковских рабочих, которые обращались ко всем труженикам страны с призывом работать под девизом: «Задания пятилетки — без увеличения ресурсов». Состоявшаяся в Харькове научно-практическая конференция на ту же тему выработала практические рекомендации по развитию ценной инициативы.

Обсуждение нового начинания прошло во всех подразделениях велозавода. Его поддержали все цехи, отделы, бригады; рабочие, служащие, инженерно-технические работники, взявшие повышенные обязательства по экономии ресурсов.

Производственными бригадными планами было охвачено 1704 человека, 450 инженерно-технических работников пересмотрели личные творческие планы в сторону их повышения. Ход социалистического соревнования отражали «Лицевые счета участника социалистического соревнования за экономию и бережливость» и «Лицевые счета экономии и бережливости производственных бригад».

Тем рабочим, которые экономили материалы и энергоресурсы на два дня работы при высоком качестве изделия, на 20 процентов увеличивалась премия. И результаты не замедлили сказаться. Только за два года пятилетки коллектив завода сэкономил почти 180 тонн черного металла, более 570 тысяч киловатт-часов электроэнергии. Большой личный вклад в экономию материальных ресурсов внесли рационализаторы В. М. Майборода, В. Н. Цикалов, В. Б. Вертелецкий, А. В. Швецов и многие другие.

Знаменательным для страны стал 1985 год. В апреле состоялся Пленум ЦК КПСС, решениями которого начался процесс революционного обновления нашего социалистического общества. Пленум выдвинул и обосновал лозунг «Ускорение социально-экономического развития страны». Это необходимо было сделать для того, чтобы выправить отдельные деформации общественного организма, устранить отдельные дефекты той экономической системы, которая сложилась за предыдущие десятилетия.

Дальнейшая практика перестройки показала, что косметическими мерами не поправить того тяжелого положения, в котором оказалась страна в «застойный» период. Необходимы были глубокие революционные преобразования на основе демократизации и гласности.

Курс партии на перестройку получил активную поддержку советского народа. Это проявилось, прежде всего, в размахе социалистического соревнования за достойную встречу XXVII съезда КПСС, в активности при обсуждении материалов апрельского и последующих партийных пленумов, проекта «Основных направлений экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года».

В цехах, отделах велозавода проходили митинги, рабочие собрания, на которых обсуждались партийные документы. Трудовые коллективы брали на себя повышенные предсъездовские социалистические обязательства. Коллектив второго механического цеха обязался выполнить план 1985 года к 27 декабря; внедрить в производство горизонтально-протяжной автомат «МП»; сэкономить в течение года 30 тысяч киловатт-часов электроэнергии, восемь тонн газа, пять тонн черных металлов; снизить потери от брака и отработать два дня на сэкономленных материалах...

Гальваники решили изготовить на 25 620 рублей продукции сверх плана; внедрить автоматическую линию никелирования типа ВА3-2, линию цинкования велосипедных деталей; довести сдачу деталей с первого предъявления до 94,2 процента...

Соревнование под девизом: «XXVII съезду КПСС — 27 ударных трудовых декад» охватило весь завод. Ход его отражали экраны. Итоги трудового соперничества подводились ежемесячно на рабочих собраниях, заседаниях советов бригад, здесь же выявлялись победители, которые по рекомендации производственно-массовой комиссии утверждались затем на совместном заседании профкома и администрации завода.

Уже первые месяцы показали, какие огромные резервы могут быть приведены в действие, если дать простор инициативе, творчеству масс, проявить заботу о человеке труда, крепить дисциплину и организованность.

1985 год завод начал с невыполнения плана по спортивным машинам из-за неудовлетворительной поставки труб Никопольским южнотрубным заводом. Группа кадровых рабочих Харьковского велозавода обратилась к коллективу рабочих Никопольского завода с открытым письмом, которое было опубликовано в заводской многотиражной газете «Сигнал». «Неритмичная и некомплектная поставка вашим заводом труб, — писали харьковчане, — приводит к невыполнению суточных заданий и месячных планов по выпуску спортивных машин.

Просим срочно принять меры по налаживанию снабжения нашего предприятия трубами. Уверены, что вы поддержите наш завод в его стремлении достойно встретить XXVII съезд КПСС». Письмо подписали начальник второго механического цеха В. А. Кокин, Герой Советского Союза старший мастер экспериментального участка А. В. Щербак, ветеран войны и труда, старший мастер И. Н. Аксенов, заслуженный конструктор УССР В. М. Майборода и другие.

Никопольцы по-деловому отнеслись к просьбе харьковских велостроителей, улучшили поставки труб, чем помогли велозаводцам выполнить социалистические обязательства, взятые в честь XXVII съезда партии и государственный план 1985 года.

Лучших результатов в соревновании по итогам года добились лакировочный цех (начальник цеха Р. С. Лондарь), цех точного литья (начальник цеха



В. И. Колесник — слесарь-инструментальщик, ветеран завода, один из заводской династии Колесников

И. П. Пантелей), экспериментальный участок (старший мастер А. В. Щербак). Неоднократно в течение года выходили победителями бригада кузнецов-прокатчиков второго механического цеха (бригадир П. С. Донской) и бригада быстроходных автоматов прессового цеха (бригадир Н. Н. Колев).

136 передовиков производства досрочно выполнили годовое задание. В их числе — автоматчик второго механического цеха В. В. Наседкин, слесарь рамного цеха Р. М. Лелюк, шлифовщик прессового цеха А. С. Зорин и другие. Звание «Почетный рабочий своей профессии по Харьковской области» было присвоено 42 работникам; 85 передовиков вышли победителями в социалистическом соревновании за звание «Лучший рабочий своей профессии по заводу».

Ежеквартально выходили победителями соревнования по личным творческим планам среди инженерно-технических работников инженер-конструктор ОГК В. М. Майборода, инженер-конструктор ОГТ И. В. Горбатенко, начальник бюро отдела главного технолога В. Б. Вертелецкий.

Но в связи с тем, что задания трех первых лет заводской пятилетки были сорваны, в целом пятилетний план, утвержденный министерством, выполнен не был.

Несмотря на невыполнение основных технико-экономических показателей первых трех лет, предприятие ежегодно наращивало объем производства и увеличило за одиннадцатую пятилетку выпуск велосипедов на 8,9 процента (на 65,6 тысячи штук), в том числе спортивных — на 14,2 процента, (на 21 тысячу штук). Объем производства за пятилетку составил 117,7 процента, производительность труда — 128,2 процента.

Завод изготавливал два вида дорожных, восемь моделей спортивных велосипедов и спортроллер «Орлик». Выпускались также комплектующие изделия, запасные части к велосипедам и товары хозяйственного обихода. Три вида веломашин имели знак «Н» (новинка), одна модель знак «Ф» (фестивальный). Семь моделей велосипедов были аттестованы на Знак качества. Удельный вес продукции высшей категории качества в общем объеме производства составлял почти 70 процентов.

Одновременно с серийным выпуском машин готовились опытные образцы спортивно-туристских велосипедов типа 153-451; 153-452; 153-453, проводились их испытания и корректировка конструкторской документации. Экспериментальный участок отдела главного конструктора изготовил опытный образец новой модели спортивного велоси-

педа 154-441, выполнял специальные заказы спортсменов, машины в выставочном исполнении. По заказу сборных СССР, УССР и Харьковской области велостроители изготовили 20 уникальных веломашин. Выпускались велосипеды для артистов цирка.

Коллектив выполнял напряженную производственную программу и одновременно вел строительные работы, реконструкцию зданий.

Только за два последних года пятилетки общий объем капитального ремонта составил более трех миллионов рублей. Но к концу пятилетки из 64 зданий и сооружений 12 корпусов и складов все еще находились в неудовлетворительном состоянии. Часть из них была включена в план капитального ремонта на двенадцатую пятилетку.

ЛИЦОМ К ЧЕЛОВЕКУ

Цель всех преобразований в стране — удовлетворение интересов трудового человека, его материальных и духовных потребностей. Но человек — и основная движущая сила всех преобразований. Формирование кадрового корпуса, который должен провести реформу в жизнь, — одна из наиболее сложных проблем, которую не решишь с ходу, не изменишь никаким декретом.

Выступая с заключительным словом на Всесоюзной научно-практической конференции по вопросам экономической реформы, Н. Н. Слюнков подчеркивал: «Успех хозяйственной реформы во многом будет обусловлен экономической подготовкой кадров. Положение здесь тревожное. По результатам социологических обследований почти половина руководителей и специалистов четко не знает сути новых методов хозяйствования. Каждый второй инженерно-технический работник не владе-

ет необходимым объемом экономических знаний. Нужны коренное обновление содержания подготовки специалистов в высших и средних специальных учебных заведениях, широкая переподготовка и повышение квалификации ИТР, руководителей предприятий и объединений».

Харьковский велосипедный завод — не исключение: и здесь — частая смена директоров, специалистов, острый дефицит руководителей переданных делу, дорожащих своим заводом. Кадровые перестановки в руководстве производством часто были поспешны, непродуманы, делались без должной оценки деловых и профессиональных качеств работников. Выборы руководителей не оправдали себя.

Сегодня на заводе не хватает мастеров, заместителей начальников цехов, энергетиков, механиков... На ритмичность работы, качество выпускаемой продукции влияет хроническая неукомплектованность цехов рабочими. Использование временных рабочих — учащихся СПТУ, вахтовиков, набранных из других регионов страны, оторванных от привычной среды, отрицательно сказывается не только на эффективности работы, но и на финансовом состоянии завода. Только в 1988 году расходы на подготовку и содержание временных рабочих составили 800 тысяч рублей. Текучесть кадров в целом по заводу большая: за 1989 год принято на работу чуть более 700 человек, уволено свыше 850.

Накануне отчетно-выборной партийной конференции объединения с помощью многотиражной газеты «Сигнал» на заводе было проведено анкетирование, которое выявило серьезные недоработки с кадрами. Все опрошенные молодые рабочие считают полезным делом наставничество, 63 про-

цента оценивают морально-психологическую атмосферу в коллективе как нездоровую, 53 процента работают на заводе без желания. Причиной текучести кадров 92 процента опрошенных считают тяжелые условия труда во втором механическом, рамном, гальваническом, литейном цехах (плохая вентиляция, слабое освещение, большой процент ручного труда), 73 процента — отсталую технологию и технику, 58 процентов недовольны организацией производства, 32 процента — социально-бытовыми условиями.

И это в то время, когда предприятие, казалось бы, повернулось лицом к социальным проблемам.

В результате капитального строительства улучшились условия труда во многих цехах. Для рабочих созданы бытовые помещения, отделанные современными строительными материалами. В хорошем состоянии содержится территория завода и дороги. В соответствии с целевой программой «Вентиляция» реконструировались действующие производственные цехи — гальванический, рамно-сварочный, термический. За три года было освоено более 12 миллионов рублей — столько, сколько за всю предшествующую пятилетку.

Завод смог заняться исключительно важной проблемой — строительством жилья для рабочих. Предприятие располагало 18 жилыми домами общей площадью 12 тысяч квадратных метров. В 1985—1986 годах коллективу было выделено еще 550 квадратных метров государственного жилья и 20 квартир ЖСК. Но этого недостаточно. Чтобы решить жилищную проблему, был создан молодежный жилищный комплекс (МЖК), который требует больших людских и материальных ресурсов. Более полутора миллионов рублей на эти цели выделило заводу министерство. Строительство трех домов

на 500 квартир позволит вдвое сократить очередь на жилье.

Трудящихся велозавода обслуживает столовая Коминтерновского комбината питания на 600 посадочных мест, три кафе, четыре буфета, магазин-кулинария. Построена рабочая столовая на 300 мест. При центральной столовой действует диетический зал, стол заказов продуктов. Помещения отремонтированы, оснащены новым оборудованием и мебелью. Для тех, кто работает в ночное время, организовано бесплатное питание.

Предприятие имеет свое подсобное хозяйство — свинарник, две теплицы (третья строится), пасеку.

Чтобы разнообразить меню, расширить ассортимент в «столе заказов», завод намерен заключить прямые договоры с колхозами и совхозами.

По просьбе рабочих в 1984 году был создан садовый кооператив на 150 участков.

На заводе разработана и осуществляется целевая программа «Здоровье». Работает поликлиника на 200 посещений в день, три здравпункта, оснащенные необходимым оборудованием. Велозаводцы имеют возможность отдохнуть круглый год в собственном пансионате «Кастрополь» на Черном море, на заводской базе отдыха.

Дети заводчан обеспечены местами в двух детских дошкольных учреждениях. Школьники выезжают на лето в пионерский лагерь «Дружба», расположенный на Северском Донце.

Велостроители располагают своим клубом, спортивным комплексом ДСО «Авангард». Членами добровольного спортивного общества состоят сотни велозаводцев. В спортивном комплексе работают волейбольная и футбольная секции, секции пулевой стрельбы, велотуризма и настольного тенниса. В 1989 году была проведена комплексная



Специализированная детско-юношеская школа «Олимпия» при велозаводе.
Тренер — Е. А. Гребенюк

спартакиада, в которой приняло участие более 350 человек.

На базе ХВЗ создан Центр подготовки олимпийского резерва. Молодые велозаводцы принимают участие в ежегодных индивидуальных гонках «Золотые колеса» и нередко выходят победителями. Только в 1988 году спортсмены велоцентра завоевали на чемпионатах страны пять золотых, две серебряных и пять бронзовых медалей. Велосипедистка Валентина Евпак стала пятой на XXIV Олимпийских играх в Сеуле. Коллектив центра тренируется под руководством заслуженного тренера М. П. Курбатова.

В 1988 году отметил свое 25-летие народный цирк «Велозаводец». Руководит им С. М. Вертейм. В гостях у самодеятельных артистов бывал народный артист СССР Ю. Никулин.



Встреча двух поколений велозаводцев —
комсомольцев 30-х и 80-х годов.
1982 год

Никогда еще завод не делал так много в социальном плане, как за четыре года двенадцатой пятилетки.

Особого внимания требует молодежь. На заводе работает почти две тысячи молодых рабочих. И именно среди них наблюдается самый высокий процент текучести кадров.

Для предупреждения увольнений по собственному желанию на заводе создан общественный отдел кадров, в цехах — комиссии по борьбе с текучестью кадров. Администрация, партком и завком разработали комплексный план организационных, организационно-технических и социальных мероприятий, а также комплексный план профилактики нарушений трудовой дисциплины и общественного порядка, которые рассчитаны на перспективу.



И. И. Калашник —
наладчик автоматов,
кавалер ордена Ленина

19 октября 1988 года состоялась первая отчетно-выборная партийная конференция производственного объединения «Харьковский велосипедный завод имени Г. И. Петровского», которая подвела итоги работы партийной организации за три года, нацелила коммунистов на углубление экономической реформы в условиях демократизации и гласности. Конференция избрала партийный комитет объединения в составе 12 человек (секретарем парткома вновь стал В. Г. Немилостивый) и 28 делегатов на XXXIV районную отчетно-выборную партийную конференцию.

Делегатом партконференции был избран шлифовальщик ремонтно-механического цеха В. С. Борох, выполнивший накануне XIX партконференции три годовых нормы. Трудовой коллектив велостроителей на ней представляет также ветераны завода Н. Г. и В. И. Зоренко.



Главный конвейер
сборочного цеха

Сотни рабочих, инженерно-технических работников завода носят почетные звания «Ветеран труда» и «Ветеран завода».

Кадровые работники — золотой фонд, ядро завода, вокруг которого цементируется коллектив. Работая отлично сами, они помогают стать на ноги молодым, приобрести профессию, достичь высокого мастерства. Каждый год подводятся итоги социалистического соревнования за звание «Лучший по профессии по Харьковской области». И каждый год среди лучших есть и велостроители, ветераны и молодые, — сверловщица механопрессового цеха К. П. Коваленко, электросварщик рамного цеха М. М. Серегин, маляр лакировочного цеха Н. Г. Калиниченко, плавильщик цеха точного литья Н. И. Снигур, токарь второго механического цеха М. И. Гуслев, комплектовщица сборочного цеха Л. И. Какорина, слесарь цеха механизации и авто-

матизации И. В. Баранов, слесарь-инструментальщик инструментального цеха Ю. С. Тимонов, наладчик первого механического цеха А. Ф. Гладырь, штамповщица пресового цеха И. В. Андриенко и другие.

Профессиональное мастерство рабочего человека всегда идет в ногу с высокой моралью. Неурядицы и трудности, переживаемые велозаводом, не сделали людей черствыми. Болью откликнулось в их сердцах горе, постигшее народ Армении. Велозаводцы перечислили в фонд помощи братской республики не лишние и для самих себя 40 тысяч рублей. На заводе не было равнодушных: люди шли в штаб помощи Армении с вещами для пострадавших, предлагали деньги, донорскую кровь, свои рабочие руки...

Эти здоровые силы, богатый нравственный фонд советского народа помогают с оптимизмом смотреть в будущее, уверенно идти по пути революционных преобразований, начатых партией в знаменательном Апреле.

КУРС — ПЕРЕСТРОЙКА

Начатые апрельским (1985 года) Пленумом ЦК КПСС, его решениями революционные преобразования советского общества, были конкретизированы на XXVII съезде, состоявшемся 25 февраля — 6 марта 1986 года в Москве. Форум коммунистов утвердил генеральную линию внутренней и внешней политики партии — линию на ускорение социально-экономического развития страны, упрочение мира на земле, принял «Основные направления экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года».

Существо концепции перестройки партия видела

в том, чтобы ускорить социально-экономическое развитие страны на основе совершенствования экономики, технического прогресса, открыть простор для инициативы и самостоятельности каждого труженика, каждого трудового коллектива. Для чего необходимо развивать демократию, гласность, самоуправление народа, проводить активную и сильную социальную политику, последовательно осуществлять принцип социальной справедливости, теснее связывать идеологическую и организаторскую работу с реальными проблемами жизни, избавляясь от пустословия, повышая ответственность за порученное дело.

В Политическом докладе XXVII съезду партии и принятых им решениях были осуждены затратные методы хозяйствования, определен твердый курс на решительное улучшение системы планирования и управления народным хозяйством и перевода его на интенсивный путь развития. Анализируя причины трудностей и негативных процессов в социально-экономическом развитии, которые проявились в 70-е и начале 80-х годов, М. С. Горбачев отмечал, что «мы своевременно не дали политической оценки изменению экономической ситуации, не осознали всей остроты и неотложности перевода экономики на интенсивные методы развития, активное использование в народном хозяйстве достижений научно-технического прогресса».

Однако сила инерции была еще велика. На деле затратные принципы хозяйствования, как показала жизнь, не устранялись. Вал, объем реализации продукции в рублях по существу были и остались для хозяйственников главным плановым и отчетным показателем экономики. Так, Харьковскому велосипедному заводу на двенадцатую пятилетку была доведена валовая продукция в опто-



В музее истории Харьковского
велосипедного завода

вых ценах, действовавших на 1 января 1986 года. Цифры (рост нормативно-чистой продукции на конец пятилетки до 126,9 процента, производительности труда — до 126,6 процента) были рассчитаны по отношению к плану 1985 года, без учета того, что завод находился в состоянии глубокой реконструкции. Практически было заложено невыполнение заводом народнохозяйственного плана двенадцатой пятилетки.

Весь 1986 год коллектив тщательно готовился к переходу на новые условия хозяйствования. Решения партийного съезда заставили перегруппировать силы на главных направлениях — ускорение научно-технического прогресса, внедрение новой техники и новых технологий при одновременном выведении устаревшего оборудования, совершенствование производства, подготовка кадров.



В заводском детсаду

В основу деятельности коллектива велостроителей по претворению в жизнь задач XXVII съезда партии, январского и июньского (1987 года) пленумов ЦК КПСС легли долговременные программы партийного, экономического и технического обеспечения новых методов хозяйствования.

В 1986 году было создано производственное объединение «Харьковский велосипедный завод имени Г. И. Петровского». В объединение, кроме велозавода, вошло Центральное конструкторское технологическое бюро (ЦКТБ) велостроения. Объединенный партком, экономическая служба организовали учебу руководителей всех подразделений экономическим методам управления, провели с ними индивидуальные собеседования. Начальники цехов прошли курс теоретической подготовки. Заводская многотиражка вела широкую разъясни-

тельную работу среди трудящихся о преимуществах работы предприятия в условиях полного хозрасчета и самофинансирования.

В соответствии с организационно-техническим планом на заводе провели полную инвентаризацию оборудования и аттестацию рабочих мест, которая еще раз подтвердила, что более половины оборудования в основных и вспомогательных цехах морально и физически устарело и подлежало высвобождению. В то же время новое оборудование использовалось не полностью. Мертвым капиталом стояли импортные станки для колесного производства в сборочном цехе, медленно осваивалось дорогостоящее кузнечно-прессовое оборудование в прессовом цехе, не было полной отдачи от литейных машин в корпусе № 8, купленных за валюту. В течение нескольких лет не внедрялась в производство часть нового оборудования собственного изготовления.

Высвобождение устаревшего оборудования повлекло за собой следующий организационный шаг — переход завода на двухсменный режим работы без увеличения численности работающих.

Для совершенствования работы диспетчерской службы с 1 января 1986 года была введена в действие «Инструкция по оперативному и складскому учету». Учет материалов и оперативный учет движения деталей в соответствии с инструкцией должен был во многом помочь ликвидировать штурмовщину, способствовать ритмичной работе предприятия, наладить должный порядок в учете расхода металла.

Введение в конце года государственной приемки продукции (госприемки) выявило целый ряд недостатков в производстве, работе технических служб: нарушения в технической документации,

госстандартов при изготовлении продукции, низкое качество инструмента и невысокую точность оборудования. Руководители цехов и отделов, представители госприемки направили усилия на искоренение негативных явлений, сказывающихся на качестве выпускаемой продукции, создавали в коллективе обстановку поиска и творческого труда, нетерпимости к бракоделам и бездельникам.

Чтобы довести до каждого велостроителя суть новых условий хозяйствования, экономисты завода разработали «Памятку рабочему, бригадиру и мастеру».

Деятельная подготовка к работе в новых условиях хозяйствования во многом способствовала выполнению коллективом плана первого года пятилетки, который стал своеобразной стартовой площадкой для перехода на полный хозрасчет.

С 1 января 1987 года завод начал работать в условиях полного хозрасчета и самофинансирования. Задачи стояли сложные.

За четыре года пятилетки предприятие должно было на 30 процентов обновить активную часть производственных фондов, довести долю прогрессивного оборудования до 60 процентов, повысить технический уровень велосипедов, и к концу пятилетки довести производство продукции высшей категории качества до 92,5 процента, увеличить объем поставок велосипедов на экспорт в 1,6 раза. При этом необходимо было снизить металлоемкость продукции на восемь процентов, ее себестоимость — на 10,7 процента, удельный расход проката черных металлов и трудоемкость — на 18 процентов. Прирост объема продукции обеспечивался за счет повышения производительности труда. Планом предусматривался рост прибыли в 2,2 раза.

Развивать творческую инициативу велостроителей, решать вопросы совершенствования управления, стоять на страже справедливого распределения оплаты труда и социальных благ был призван совет трудового коллектива, избранный в 1986 году (председатель В. Гладких, заместитель В. Д. Шевченко).

Основой внутрипроизводственного хозрасчета стала бригадная форма организации труда. К началу второго года пятилетки на предприятии работало уже более 160 бригад (большая часть — в основном производстве). Новой формой организации труда был охвачен 3821 человек. Бригады, работавшие на единый наряд, объединяли более 1800 человек, а по конечному результату — почти две тысячи рабочих.

О переходе на полный хозрасчет можно говорить лишь тогда, когда на его принципах работают низовые звенья — бригады. В 1987 году 39 бригад — больше половины работающих в основном производстве — были переведены на полный хозрасчет. Хозрасчетным бригадам основного производства планировались такие показатели, как номенклатура, объем нормативно-чистой продукции, рост производительности труда и фонда зарплаты, экономия материальных ресурсов. Только в 1987 году этим коллективам была выплачена премия в сумме более пяти тысяч рублей за экономию металла, элек розэнергии, других ресурсов.

Ведущее место среди хозрасчетных коллективов завода заняла сквозная специализированная бригада шлифовщиков трубчатых велосдеталей гальванического цеха, возглавляемая Владимиром Дмитриевичем Евтушенко. В коллектив входило 12 человек, бригада работала в двухсменном режиме.

Создавался коллектив непросто. Руководители цеха, мастера держали совет с рабочими, подби-

рая на добровольных началах коллектив бригады. Специально созданная постоянно действующая комиссия цеха определила зону действия бригады, закрепила за ней площадь, оборудование, инструмент, оснастку. Пришлось перепланировать оборудование с учетом технологического потока, уточнить специализацию, сгруппировать детали и операции. Экономическая служба подготовила документацию по установленным формам, произвела расчет комплексных расценок по действующей технологической трудоемкости. Бригада сама избрала бригадира из числа высококвалифицированных рабочих. В. Д. Евтушенко прошел обучение на заводских курсах бригадиров. Только после этого по согласованию с профкомом администрация приказом закрепила создание хозрасчетной бригады.

Оплата труда стала производиться по конечным результатам на единый наряд и распределяться между членами в соответствии с коэффициентом трудового участия (КТУ). Коллектив открыл лицевой счет экономии материальных ресурсов. Здесь была создана своя профгруппа. Все это позволило с меньшими затратами выполнять плановые задания. Производительность труда в бригаде составляла в среднем 118,8 процента в год, значительно выросла зарплата.

Переход предприятия на полный хозрасчет выявил множество сложнейших проблем, которые надо было решать.

В новых условиях начали с того, что уточнили функции отделов. Полную ответственность за планирование и расход заработной платы возложили на один отдел — организации труда и зарплаты. Коллективам цехов, не уложившимся в фонд заработной платы, уменьшалось на перерасходованную сумму вознаграждение по итогам года.



Диетический зал заводской столовой

Это положение было «опробовано» и на инструментальном цехе, где перерасход зарплаты составил за год более 19 тысяч рублей. Правда, на первый раз вычли меньшую сумму, но жесткая мера подействовала. Люди стали считать деньги, усилилась зависимость зарплаты от количества и качества труда.

Многое к лучшему изменилось в инструментальном цехе с приходом нового начальника Александра Харитоновича Бондаря, у которого ветераны цеха, несмотря на его молодость, сразу отметили главное — «умение с головой делать дело».

Начинал А. Х. Бондарь с ученика токаря в инструментальном цехе, нисколько не смущаясь того, что пришлось работать рядом с «асами». Потом стал токарем, закончил вечернее отделение института. После армии А. Х. Бондарь вернулся на велоа-



Общежитие для рабочих велозавода
на Плехановской улице

вод, на экспериментальный участок. Работа нравилась не потому, что была престижной. Здесь можно было стать мастером высокого класса, своими руками создавать новые, оригинальные велосипеды, на которых сборные страны устанавливали рекорды.

В октябре 1986 года уговорили его принять инструментальный цех — хозяйство не из легких. Начал новый начальник с того, что с несколькими специалистами тщательно разработал и обосновал проект технического перевооружения производства, находившегося в запущенном состоянии. Правда, реализовать проект нелегко: в 1989 году цех получил всего два новых станка из заказанных годом раньше — сказывалось отношение к цеху как к вспомогательному производству. Но А. Х. Бондарь не опускал руки. Упорядочивались в це-

хе бригадные формы организации труда. Первую подрядную бригаду возглавил единомышленник Бондаря — М. П. Барильник. В бригаду вошло 17 человек, определили объем работы, фонд зарплаты, спланировали номенклатуру изделий. И результаты не заставили себя ждать.

Повели в цехе бой с пьянством, прогулами. Приходилось поступать жестко: несколько человек были исключены из партии и уволены. Чтобы привлечь в цех молодежь после СПТУ, установили ученикам доплату. Часть мастеров сократили, а оставшихся организовали в бригаду. Улучшилась координация работ в цехе, выросла зарплата мастеров и заинтересованность их в деле. Стараются в цехе решать и социальные вопросы...

К сожалению, рассказ об инструментальном цехе и его начальнике не завершишь на высокой ноте. Но положительные результаты приходят к тем, кто настойчиво к ним стремится. В инструментальном цехе видят перспективу и упорно работают на нее.

Хороший пример достоин повторения в других коллективах. Остановка за инициаторами.

Хозрасчет не мыслим без творчества, инициативы трудового коллектива, не терпит опеки, пеленающей по ногам и рукам. Когда цехам довели план, а под план — материалы, фонд зарплаты, то некоторые испугались такой самостоятельности, по старинке обращались по каждому поводу за указаниями к администрации. Но уже через год никто из руководителей цехов не просил администрацию увеличить численность работающих. Наоборот, по предложению коллективов было высвобождено около 130 человек.

Не секрет, что на многих предприятиях существует практика оказывать помощь отстающим цехам,

участкам в конце месяца. Теперь в эту практику внесено новшество: помощь цехам просить не запрещается, но оплачивать ее надо из своего фонда зарплаты. Сборочный цех, где в течение каждого месяца работало обычно до сорока человек «со стороны», тут же отказался от помощи.

Экономическая служба и совет бригадиров разрабатывали систему постепенного перехода всех подразделений завода на полный хозрасчет с доведением до цехов показателей по прибыли и образованию фонда материального стимулирования.

Прибыль стала основой хозяйственной деятельности предприятия, являясь важнейшим экономическим показателем и главным источником, который обеспечивает и развитие производства, и социально-экономическое развитие коллектива. В связи с этим на заводе была разработана программа «Прибыль», осуществление которой позволило бы улучшить его финансовое состояние.

В движение по изысканию средств включился весь коллектив велостроителей. Направляла работу, обобщала предложения центральная заводская комиссия. Был объявлен смотр-конкурс, итоги которого подводились ежемесячно в единый экономический день в присутствии представителей администрации, партийного комитета, завкома. Многотиражная газета «Сигнал» ввела постоянную рубрику, материалы которой рассказывали о путях экономии средств.

Известно, что на прибыль влияют штрафы, выплачиваемые за различные упущения в работе. Только в 1986 году завод потерял на этом 750 тысяч рублей. В 1987 году эту сумму удалось сократить на 400 тысяч. Большие убытки нес завод за нерационально используемые полуфабрикаты. Так, специальная дорогостоящая резина для

экспортных машин часто ставилась на велосипеды, идущие на внутренний рынок, цена которых значительно ниже. Большие потери имел коллектив от брака. Почти сто рам ежедневно шло в отходы в рамном цехе. 14 тысяч втулок в 1986 году возвратились из Атига, Шяуляя, Львова, так как заводы предъявили более жесткие требования к качеству продукции. Чтобы не сорвать план договорных поставок, Харьковский велозавод был вынужден отправить новую партию втулок самолетом, и потерял на этом десятки тысяч рублей... Работа в новых экономических условиях заставляла велозаводцев и самим своевременно предъявлять претензии к поставщикам (Череповец, Волгоград) за некачественный металл.

Заводу уже не планировался фонд зарплаты, не ограничивалось штатное расписание конструкторов, инженеров, технологов. Прирост фонда зарплаты теперь зависел от прироста нормативно-чистой продукции. Появилась возможность повысить тарифные ставки и должностные оклады, расширить фонд материального поощрения.

Первый год работы на хозрасчете для велозавода был чрезвычайно напряженным. Но коллектив выполнил годовой план по нормативно-чистой продукции на 103,1 процента, по производительности труда — на 103,8 процента, по прибыли — на 103,4 процента. Вырос коэффициент сменности оборудования, значительно сократились непроизводительные расходы. Отчисления на соцкультурмероприятия составили около 300 тысяч рублей.

Переход на новые условия хозяйствования в стране в целом шел в весьма сложных условиях, когда не произошло еще существенных изменений ни в системе планирования, ни в материально-техническом снабжении, ценообразовании, финансово-

кредитных отношениях. Планы пятилетки были приняты до перехода на самофинансирование, до утверждения экономических нормативов. Многие невозможно было заранее учесть.

В связи с плохим снабжением предприятие вынуждено было накапливать металл, оборудование, стройматериалы (реконструкция не прекращалась). А сверхнормативные запасы отвлекали оборотные средства, что ухудшало и без того шаткое финансовое положение завода. К началу 1988 года сверхнормативные запасы составили почти три миллиона рублей. Амортизация от неиспользуемого оборудования, непроизводительные потери и брак списывались на себестоимость продукции и вызывали ее удорожание. На заводе падала фондоотдача, снижалась рентабельность.

После введения с 1 января 1988 года Закона СССР о государственном предприятии убытки от неиспользованной части амортизационных отчислений стали погашаться за счет фонда материального поощрения предприятий, что опять же отрицательно сказалось на прибыли.

С трудом сбалансированные на 1988 год экономические показатели уже в начале года были неудовлетворительными из-за невыполнения плана по товарной продукции. За пять месяцев заводы-смежники недополучили от харьковских велостроителей почти 120 тысяч втулок.

За недостатки в работе руководство завода было подвергнуто критике на коллегии Минавтопрома. Об этом говорилось на общезаводской конференции, впервые избравшей генерального директора производственного объединения «Харьковский велосипедный завод им. Г. И. Петровского». Партком выдвинул на должность генерального директора А. К. Шевчука. Других кандидатур в адрес

конкурсной комиссии не поступило, не предложили их и трудовые коллективы.

Важным этапом в решении поставленных задач стала подготовка к XIX партконференции. Тезисы ЦК КПСС широко обсуждались в трудовых коллективах велозавода. Коммунисты и беспартийные одобряли положения, выдвинутые партией, дополняли и изменяли те из них, которые касались активизации работы советов трудовых коллективов, действенности Закона о государственном предприятии, подбора и расстановки выборных кадров в партии, воспитательной работы с людьми.

Инициатором социалистического соревнования в честь XIX Всесоюзной партийной конференции стала бригада прокатчиков второго механического цеха (бригадир П. С. Донской). Члены бригады дали слово выполнить полугодовое задание к открытию XIX партконференции. К этому дню обязались выполнить план трех лет пятилетки слесарь-сборщик И. Г. Мирошниченко, токарь-револьверщик В. Ф. Пономарев, травильщик Н. Ф. Кившар и многие другие. Слово свое они сдержали.

Выполнением планов трех лет пятилетки встретили XIX партконференцию наладчики автоматов Н. Г. Гненный, В. И. Гненный, В. Н. Романов, резьбоналадчица Л. Д. Чергинец, шлифовальщица Г. И. Попова, фрезеровщица Г. Г. Полянская из первого механического цеха; слесарь механосборочных работ В. А. Слащова, сверловщица М. В. Мисевра из второго механического цеха; токарь-револьверщик В. Ф. Пономарев из рамного цеха; комплектовщицы В. М. Заваруева и О. П. Леонова, слесари-сборщики В. М. Коваль, К. Д. Воровик, И. К. Постольный, В. А. Редина, С. Плужникова, Г. Гусейнов из второго механического цеха.

Лучшим среди трудовых коллективов был цех точного литья (начальник — коммунист И. П. Пантелей). Здесь перешли на подрядный метод организации труда, выросла его производительность, достигнута существенная экономия ресурсов, увеличилась прибыль, которая идет на развитие производства и материальное стимулирование работников.

Хороших результатов достиг также ремонтно-строительный цех во главе с Г. А. Каневским. Этот цех качественно отремонтировал заводской клуб, столовую в корпусе № 20, которая носит звание образцовой, студию. В цехе — лучшие на заводе бытовки, красный уголок, комнаты отдыха.

Талантливый сплоченный коллектив сложился в конструкторском отделе (руководитель — Н. А. Сухин). Здесь завершена разработка конструкторской документации и переданы на подготовку к производству две новые модели спортивно-туристского велосипеда с открытой рамой (153-461 с пятью передачами и 153-462 с десятью передачами), созданы модели на базе лицензионных спортивно-туристских веломашин 153-451. В перспективе объединение надеется выйти с этими велосипедами на зарубежный рынок со свободно конвертируемой валютой.

Параллельно в отделе был разработан и передан в производство дорожный велосипед новой модели с бестормозной втулкой заднего колеса, полученной по кооперации из Индии. В стране нет аналогов такой машине. Сверх плана конструкторы создали дорожный велосипед с открытой рамой.

В такой обстановке завершился 1988 год. Впереди — новые задачи, новые проблемы, а позади — шлейф долгов, незавершенное производство. План по нормативно-чистой продукции за 1988 год завод

выполнил на 98,1 процента. Был сорван план по договорным поставкам, недодано потребителям продукции на три миллиона рублей. Валовая продукция за год составила 96,8 процента. На 20 процентов снизились поставки на экспорт. Не выполнил завод задание по запасным частям и кооперативным поставкам. Особенно напряженное положение сложилось с изготовлением втулки заднего колеса. За год было недодано 304 тысячи штук, в результате сорвана работа многих заводов министерства. Впервые за последнее десятилетие не выполнил завод план по росту производительности труда (97,6 процента).

Итоги работы завода показали, что перестройка еще не вошла органично в работу цехов, медленно и неуверенно перестраивается их деятельность в условиях хозрасчета и самофинансирования. Часть руководителей не смогла реализовать имевшиеся возможности, в полную силу использовать новые формы и методы управления.

О том, что коллектив велозавода сдает свои позиции, говорят цифры: в 1986 году завод выпустил более 813 тысяч велосипедов, в 1987-м — 797 тысяч, в 1988-м — 727 тысяч. В 1989 году недодал продукции на 12 миллионов рублей.

Введя на 35 миллионов рублей мощностей, предприятие так и не получило комплексного развития. На сегодня завод имеет 2,5 миллиона рублей неоплаченных счетов. Сверхнормативные запасы товарно-материальных ценностей составляют почти три миллиона рублей. Основные фонды увеличились (по сравнению с началом пятилетки) в 1,5 раза, а выпуск велосипедов уменьшился. В кризисном положении оказались многие промышленные предприятия, хозрасчетные организации страны, в том числе — заводы Минавтопрома.

Июньский (1987 года) Пленум ЦК КПСС, вырабатывавший концепцию радикальной экономической реформы, уже тогда ставил ряд вопросов, которые и сегодня во многом не имеют ответа. Как обеспечить внедрение целостной радикальной экономической реформы, важнейших ее элементов и их отработку? Как более быстро и качественно отслеживать происходящие процессы и предупреждать, устранять негативные явления? Каковы должны быть ход работы и контроль за своевременным осуществлением намеченных мер? Каким образом обеспечить поворот экономики к достижению конечных качественных результатов и через это — к социальным нуждам? Как наладить работу экономических механизмов, налоговой системы, кредита банков, норм и нормативов, чтобы деньги получали те, кто их заработал? Каким путем отладить механизм социальной защищенности, сохранить и приумножить социалистические ценности и завоевания? Работа в течение четырех лет двенадцатой пятилетки также не дала исчерпывающих ответов на эти и другие вопросы, поставленные жизнью. Поиски шли на всех уровнях — от правительства до рядового рабочего. Выход из сложившейся ситуации искали и участники Всесоюзной научно-практической конференции, состоявшейся в Москве в ноябре 1989 года, по вопросам экономической реформы, состоявшейся в Москве в ноябре 1989 года, участником которой был и заместитель генерального директора производственного объединения «Харьковский велосипедный завод имени Г. И. Петровского» по экономическим вопросам А. И. Привалов.

Думали о будущем своего завода и велостроители. Что поможет стать на верный путь развития: хозрасчет, бригадный подряд, аренда, кооперативная форма?

23 октября 1989 года состоялось расширенное заседание нового состава совета трудового коллектива (председатель В. Н. Карпенко), где шла речь о вступлении велозавода в создаваемый Министерством автомобильной промышленности концерн.

Что даст вхождение велозавода в концерн? На этот вопрос дал ответ заместитель генерального директора по экономическим вопросам А. П. Привалов:

— Завод имеет огромные долги, нет денег даже для своевременной выплаты зарплат. Самостоятельно ему «не выжить». Выход один — войти равноправным членом в концерн и иметь возможность комплексно развиваться, ставить вопросы о создании своего солидного инструментального и станкостроительного производства, о техническом совершенствовании завода. Концерн — явление новое, как он приживется в нашем обществе, покажет время...

В декабре 1989 года состоялись выборы на альтернативной основе генерального директора объединения. Подавляющее большинство велостроителей проголосовало за В. В. Ведерникова, связав с ним свои надежды на возрождение родного предприятия.

СОДЕРЖАНИЕ

Вместо вступления. Страницы из жизни велосипеда	7
Рождение отечественной велосипедной промышленности	
1923—1932 годы	12
Организация производства	13
Даешь 50 тысяч велосипедов в год!	25
Новому велозаводу в Харькове — быть!	
Генеральная реконструкция	
1933—1940 годы	36
Война. Бить врага в тылу — трудом!	
1941—1945 годы	52
Второе рождение Харьковского велосипедного	
1946—1958 годы	78
Снова в родном городе	79
На конвейере — спортивные велосипеды	95
Харьковские, значит, — лучшие!	
1959—1970 годы	116
Рубежи семилетки	117
Инициатива и расчет	133
Семидесятые годы: старт и финиш	
1971—1980 годы	160
Полвека в строю	161
В тисках реконструкции	184
Поиски путей рентабельности	
1981—1990 годы	198
Первые шаги к полному хозрасчету	199
Лицом к человеку	212
Курс — перестройка	220

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНОЕ ИЗДАНИЕ

История фабрик и заводов

КАНЕВСКИЙ

Аркадий Исаакович

ПРИВАЛОВ

Александр Иванович

ПЕРВЕНЕЦ

СОВЕТСКОГО

ВЕЛОСТРОЕНИЯ

Очерк истории

Харьковского велосипедного

завода имени Г. И. Петровского

Редактор А. Д. Мильская

Фотограф В. А. Литвиннов

Художественный редактор С. Е. Щеткин

Технический редактор В. Я. Козинченко

Корректоры Н. Е. Долженко, Я. М. Холоденко

ИБ № 2614

Сдано в набор 23.05.90. Подписано к печати 19.10.90.

Формат 70×90^{1/32}. Бумага офс.

Гарнитура журн. рубл. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 8,77. Усл. краскоот. 9,36.

Уч.-изд. л. 8,98. Тираж 5000 экз.

Заказ № 0-116. Цена 70 к.

Издательство «Прапор», 310002 ГСП,

Харьков-2, ул. Чубаря, 11

Книжная фабрика «Коммунист»,

310012, Харьков-12, ул. Энгельса, 11.

