

ГОРН

Орган партколлектива, ФЗК и заводоуправления
Паровозо-вагоно-ремонтного завода.

Цена отд. № 5 коп. 5 июня 1932 года. № 25.

Приказ Народного Комиссара путей сообщения
от 9 мая 1932 г. № 337/ц

О подготовке ж.-д. к осенне-зимним перевозкам

За первый квартал 1932 года железнодорожным транспортом перевезено грузов 983.000 ваг. (на 25,5 проц. больше, чем за соответствующий период 1931 года).

Освоение возросшего грузооборота шло на основе общего улучшения работы железнодорожного транспорта, активности масс железнодорожников, укрепления спаренной езды и лучшего использования подвижного состава. Благодаря этому средний суточный пробег вагона товарного парка в IV квартале 1931 г. достиг 98,4 км. против 86,1 км. в том же квартале 1930 г. Средний суточный пробег паровоза в товарном движении возрос до 143,9 км. против 120,2 км. Число порч паровозов в пути и число недодач паровозов под поезда сократилось в 2—3 раза по сравнению с теми же месяцами прошлого года.

Этих успехов железнодорожный транспорт достиг на основе развертывания борьбы за выполнение шести условий тов. Сталина, директив партии об осенне-зимних перевозках жел. дорог.

Однако, несмотря на общее улучшение работы железнодорожного транспорта, план осенне-зимних перевозок недовыполнен на 17 проц. (перевезено с октября 1931 г. по март 1932 года 138,5 млн. тонн, или 83 проц. от плана). Важнейшими причинами этого невыполнения плана явились: запоздалость и отсутствие достаточной концентрации средств на решающих объектах строительства прошлого года, неравномерность и чересполосица капиталовложений, вызвавшая частичное омертвление средств, срывы спаренной езды, обезличка в ремонте подвижного состава, отсутствие хозрасчета, недостаточное внимание к делу улучшения культурно-бытовых и жилищных условий рабочих масс железнодорожников и инженерно-технического персонала, текущая кадровая не изжитая еще уравниловка в заработной плате и невыполнение заданий по увеличению времени полезной работы паровозов и вагонов.

К числу дорог, успешно справившихся с поставленными перед ними задачами в осенне-зимние перевозки 1931—1932 г. (вывоз угля, ме-

талла и пр.), относятся: Южная, Екатерининская, Ю.-Западная, М.-Б.-Балтийская и Курская. Не справились с теми же задачами дороги: М.-Казанская, Ю.-Восточная, Пермская и Томская.

1932 год, в течение которого завершается выполнение пятилетки и значительно возрастает продукция решающих отраслей народного хозяйства (уголь, металл, машиностроение, сельское хозяйство), требует мобилизации ресурсов транспорта и максимального четкой работы всех его звеньев, в особенности в предстоящий осенне-зимний период 1932 г.

В соответствии с годовым планом перевозок в 320 млн. тонн и фактическими перевозками в I квартале в размере 68 млн. т., во II квартале должно быть перевезено 80 млн. т., в III—84 млн. тонн и в IV—89 млн. тонн, что потребует среднесуточной погрузки во II квартале 61 тыс., в III—63 тыс. ваг. и в IV—не менее 65 тыс. ваг. Осуществление этого объема перевозок в IV квартале требует от широчайших масс железнодорожников, от всех партийных, профессиональных органов решительной борьбы за увеличение суточной работы паровозов в движении не менее, чем до 11 час. и в суточной работе вагонов не менее, чем до 8,5 часа.

Необходимый успех в этом направлении должен быть обеспечен на основе действительного осуществления шести условий тов. Сталина, окончательного закрепления спаренной езды на паровозах, тщательного выполнения программы летнего ремонта, развития работы транспорта в летние месяцы, в частности, по летнему завозу в пункты потребления массовых грузов (руды, угля, дров и пр.), на основе широкого развертывания борьбы за трудовую дисциплину, за четкую организацию и упорядочение всей работы, за бережное отношение к использованию имущества транспорта, за полное прекращение боя вагонов на сортировочных горках и при маневрах на станциях, борьбы за чистоту и порядок на станционных путях, за организацию тщательного технического осмотра подвижного состава и пути, за полное прекращение порч и утрат перевозимых грузов.

В целях своевременной подготовки железнодорожного транспорта к осенне-зимним перевозкам приказываю:

Из приказа Наркома путей сообщения

Т. АНДРЕЕВА

ПО РЕМОНТНЫМ ЗАВОДАМ

ВПРЗ и ВОВРЗ обеспечить во II, III и IV кварталах выполнение следующей программы по ремонту, установленной по заводам:

а) по паровозам:					
По ВОПРЗ до 1 октября	2305	В IV кварт.	1230	Всего	3535
" ВОВРЗ " 1 "	77	" IV "	39	"	116
Всего . до 1 октября	2382	В IV кварт.	1269	Всего	3651
б) по грузовым вагонам:					
По ВОВРЗ до 1 октября	30900	В IV кварт.	14700	Всего	45600
" ВОПРЗ " 1 "	10000	" IV "	6028	"	16028
Всего . до 1 октября	40900	В IV кварт.	20728	Всего	61628
в) по пассажирским вагонам:					
По ВОВРЗ до конца 1932 года	10630				
" ВОПРЗ " " " " "	2149				
Всего	12779				

Изготовить к началу осенне-зимних перевозок следующее количество новых вагонов:

- а) 2-х осных платформ на деревянных швеллерах 600 к 1 окт. и 300 в IV кв., всего 900;
- б) Изотермических вагонов 2-х осных 720 к 1 окт. и 340 в IV кв., всего 1060;
- в) Цистерн 4-х осных 157 к 1 окт. и 109 в IV кв., всего 266;
- г) Пассажирских и почтовых вагонов 96 к 1 окт. и 50 в IV кв., всего 146.

Заводам ВОПРЗ изготовить в 1932 году: 25980 тонн чугуна, из них 16872 тонны до 1 окт. и 9108 тонн в IV кв. 4215 тонн поковок, из них 2757 тонн до 1 окт. и 1458 тонн в IV кв. Заводам ВОВРЗ изготовить: 4538 тонн чугуна, из них 3028 тонн до 1 окт., 1510 тонн в IV кв. 670 тонн поковок, из них 446 тонн до 1 окт. и 224 тонны в IV кв.

Придавая исключительное значение своевременному обеспечению ремонта подвижного состава запчастями и подлежащему изготовлению их на заводах транспорта, паровозному ВОРЗ форсировать производство следующих работ:

- а) Частичный пуск цехов Можережа: кузнечного, чугуно-литейного в июне, сталелитейного в августе и механического в сентябре текущ. года;
- б) Частичный пуск цехов Сажережа—ковкого чугуна, пружин и рессор в IV квартале 1932 года;
- в) Окончание работ по расширению цехов Козловского и Воронежского заводов по выпуску пароперегревателей и инжекторов мягкого пара и пуск штамповочного цеха Воронежского завода в II квартале 1932 года.

На основе выполнения этих работ обеспечить поставку ж. д. в течение уже 1932 года добавочного количества чугуна литья 5000 тонн, поковок 5500 тонн и стальных отливок 4500 тонн.

ВОПРЗ под личную ответственность т. Томленова и директора пролетарского завода т. Аристова закончить реконструкцию завода к 1 января 1933 года с тем, чтобы в течение 1933 года было обеспечено выполнение ремонта не менее 750 паровозов для окружающих дорог.

ВОПРЗ немедленно развер-

нуть работы по постройке Читинского, красноярского, омского и никольск-уссурийского заводов.

ВОПРЗ, ВОВРЗ и ремонтным заводам улучшить качественные показатели работы, а именно:

- а) Сократить в течение II и III кварталов расход металла по сравнению с 1931 г. не менее, чем на 10%, путем максимального применения сварки;
- б) Сократить в IV квартале простой подвижного состава в заводском ремонте: по паровозам I, II и III классов ремонта до 10,5 дня и по IV классу до 7 дней, по пассажирским вагонам до 6 дней и по товарным вагонам до 1,2 дня.

Обеспечить полное выполнение восстановительного ремонта резервного парка паровозных и вагонных колесных пар согласно приказа № 123/ц с окончанием этого ремонта к 1 ноября 1932 года в следующих количествах по заводам объединения дорог:

По ремонту паровозных колесных пар.	
На заводах ВОПРЗ . . .	1719
" ВОВРЗ . . .	977
" " дорог . . .	3064
" " Транстехмаш-об'единения	468
Всего	6220

По ремонту вагонных колесных пар.	
На заводах ВОПРЗ . . .	3323
" ВОВРЗ . . .	12067
" " дорог . . .	8276
Всего	23666

Наряду с выполнением оздоровительного ремонта обеспечить полностью ремонт эксплуатируемых колесных пар для ж. д. согласно гендоговора с Центральным Управлением тяги.

Центральному Управлению подвижного состава обеспечить этот ремонт необходимым количеством осей, бандажей и центров.

По тяговому хозяйству

А) По паровозам

Центральному управлению тяги и дирекциям дорог:

Пропустить к 1 сент. через специальный оздоровитель-

ный ремонт по всем дорогам сети 11.400 паровозов.

Число больных паровозов в среднем по сети, включая паровозы, находящиеся в промывке, вместо 4.031 единицы или 22,7 проц. от парка в начале 2 квартала, довести к 1 октября до цифры не выше 3.230 единиц или 17 проц. от общего наличия паровозов в операционном парке (19.016).

Пропустить во 2 и 3 кварталах через классный ремонт (I, II, III и IV классов) на заводах дорог 1.662 паровоза. В депо-мастерских пропустить через ремонт IV классов 450 паровозов в тот же срок.

б) По вагонам

Пропустить до 15 авг. через периодический осмотр на заводах, находящихся в ведении дорог, 26.800 вагонов.

8. Отремонтировать на тех же заводах к 15 авг. перешедшие с 1931 г. 2.400 аварийных товарных вагонов сверх установленной на 1932 г. программы.

По программе периодического осмотра товарных вагонов в период апрель—ноябрь отремонтировать вагоны: возвращаемые с новостроек 300 шт., из-под жилья 400 и хозяйственных перевозок 1.000 вагонов.

На основе установленной программы ремонта вагонов довести число больных вагонов не выше 1,7 проц. от общего наличия вагонного парка сети, а по цистернам не выше 1 проц. Заменить в период апрель—август по вагонам товарного парка 16.600 стоек слабых типов и 37.925 маломерных осей.

Оборудовать в течение II, III и IV кварталов 30.000 вагонов товарного парка автотормозами, что к концу 1932 года должно повысить число автотормозных вагонов в парке до 20 проц. от общего наличия вагонного парка. Для осуществления этой программы изготовить на заводах НКПС 10.000 комплектов рычажных передач с постановкой во II квартале 2.400 комплектов, в III квартале 2.900 комплектов и в IV квартале 4.700 комплектов.

По вопросам труда и кадров

А) По зарплате и регулированию рабочей силы

С целью изучения опыта применения действующих систем зарплат и для практической помощи местам по изжитию уравниловки командировать в решающие узлы и пункты не менее, чем на 1½—2 месяца руководящих работников аппарата НКПС и дирекции дорог с тем, чтобы на основе опыта работы на местах не позднее 1 июля внести коррективы в действующие соглашения НКПС и ЦК ж.-д., обеспечивающие соответствие роста зарплат и производительности труда качествам выполняемой работы и правильной оплаты ведущих профессий.

(Продолжение на обороте).

К годовщине речи т. Сталина—23 июня 32 г. добиться полного претворения в жизнь его указаний, досрочно выполнить и перевыполнить промфинпланы

(Продолжение приказа).

Директорам дорог не позднее 1 июля выявить точное наличие квалифицированной рабочей силы и определить потребности в ней в строгом соответствии с заданной работой и измерителями.

Дирекциям дорог на основе выявленной потребности к 15 июня составить план покрытия за счет внутреннего перераспределения рабочей силы в пределах дорог и договоров с колхозами, которые должны быть заключены не позднее 15 июля.

Б) По рабочему снабжению

Дирекциям дорог и Главжелдорстрою на договорных условиях с Транпосекцией в течение II и III кварталов расширить существующую сеть столовых на 73 единицы, фабрик-кухонь на 4 единицы, хлебопекарен на 34 единицы, хлебозаводов на 6 единиц, сеть лавок на 725 единиц, овощехранилищ на 45 единиц, складов на 13 единиц, с тем, чтобы строительство указанных объектов по важнейшим пунктам было закончено не позднее 1 августа и по остальным пунктам—не позднее 1 октября 1932 года.

Поставить перед Транпосекцией вопрос об обеспечении вновь отстраиваемой сети торговых точек и общественного питания инвентарем и оборудованием.

Центральному управлению эксплуатации выделить, а центральному управлению тяги оборудовать к 1 октября т. г. дополнительно 50 вагонов—лавок и 30 вагонов—столовых.

Центральному управлению труда в соответствии с намеченным планом строительства поставить вопрос перед Центросоюзом и Всекоопитом о пересмотре годового плана финансирования капитального строительства транспортной кооперации с обеспечением его финансирования в указанные сроки, а перед Коопитом—об обеспечении открываемых столовых необходимым оборудованием и инвентарем.

Приравнять строительство предприятий транспортной кооперации к первоочередному железнодорожному строительству.

Дирекциям дорог обеспечить строительство транспортной кооперации необходимыми строительными материалами в пределах потребности и в установленные сроки, а также произвести строительные работы по договорам с ТПО.

Центральному управлению труда принять меры через Наркомлегпром и Центросоюз по первоочередной и полной отгрузке в 1932 г. централизованных фондов, идущих для снабжения железнодорожников.

Центральному управлению труда через НКСнаб и Транпосекцию обеспечить ударным снабжением важнейшие ж.-д. узлы в период осенне-зимних перевозок.

Проверим выполнение указаний руководителя Всесоюзной Коммунистической Партии ВКП(б) т. Сталина

Конкурс на лучшее выполнение плана подготовки к осенне-зимним перевозкам по ремонту паровозов, вагонов должен быть неотъемлемой частью борьбы ударников за полную реализацию шести исторических условий тов. Сталина, работать по-новому.

По предложению передовиков-энтузиастов строителей Кузнецкстроя июнь объявлен месячником смотра выполнения указаний вождя партии рабочего класса. Наш коллектив рабочих должен включиться в этот месячник самопроверки и начать жесточайшую борьбу за осуществление условий победы на железнодорожном транспорте в конкретной обстановке каждой бригады, смены, группы и агрегата.

В программе работы месячника самопроверки должен особое место занять конкурс на лучшую работу цехов, смен, бригад.

Т. Сталин дал лозунг за овладение техникой в своей исторической речи на совещании хозяйственников, он показал всю бесплодность попыток людей, которые хотят „вычерпать море ложкой“.

Выполнение программы выпуска продукции по заводу отстает от плана, но еще больше отстает по ремонту паровозов и вагонов.

Причина невыполнения ремонта паровозов, вагонов состоит в том, что в этих двух ведущих цехах слабо реализуются указания т. Сталина, **Неправильная организация труда, срывы установленных графиков работы, неправильное использование рабсилы, станков, отсутствие плано-пре-**

Поставить вопрос перед Центросоюзом и Транпосекцией об обеспечении снабжения железнодорожников овцами в размере 1.746.525 тонн, из них по заготовкам транспортной кооперации—384.166 тонн, от собственных хозяйств Транпосекции—390.905 тонн и по договорам в порядке централизованного завоза—931.454 тонны.

Производственная программа июня решает выполнение боевого задания второго квартала четвертого, завершающего года 5-летки

Паровозному цеху: отремонтировать девять паровозов IV класса, два паровоза силами ученичества ФЗУ и оставшиеся от мая три паровоза, всего 14 паровозов.

Вагонному цеху: конвенционного осмотра двухосных нормального типа 243 вагонов, переделка крытых в платформы 135 вагонов, переделка крытых в полувагоны 50 вагонов, платформ конвенционного осмотра нормального типа 37 шт., переделка аварийных в платформы 25 шт., всего 490 вагонов.

Литейному: по чугуному литью для завода 61 тонна, для линии по заказам 99 тонн.

По медному литью: для завода 7,5 тонны, по заказам для линии 6 тонн.

Кузнечному: по поковке на молотах и в ручную 65 тонн, болтогаечных изделий 15 тонн.

Подсобные цеха своей работой должны обеспечить выполнение программы ведущих цехов (паровозного и вагонного).

Выполнение невыполненной майской программы и июньского задания является решающим в выполнении программы второго квартала 1932 года стимулом выполнения конкурса исторических условий победы и лучшим ответом на наши обязательства перед луганскими рабочими.

Майская программа по заводу позорно не выполнена

Паровозный цех в мае вместо 9 паровозов сдал в эксплуатацию 4 паровоза и закончил ремонт 4-х апрельских паровозов.

Вагонный цех, вместо 569 вагонов, сдал в эксплуатацию 371 вагон, на территории завода стоит 90 законченных вагонов без крыш из-за отсутствия на заводе кровельного железа, 108 вагонов является форменным прорывом.

Кузнечный цех: по поковке задано 65 тонн, выполнено 51,54 тонны, по болтогаечному изделию задано 15 тонн, выполнено 10 тонн.

Литейный цех в выполнении майской программы имеет лучшие показатели, чем предыдущие: цеха: по чугуному литью задано 160 тонн, выполнено 166 тонн; по медному литью задано 13 тонн, выполнено 12,76.

Причина невыполнения программы по паровозному цеху—это ремонт четырех паровозов апрельской программы—недобросовестное отношение

инспекторского аппарата к работе. Например, Сургут на паровоз № 789 своевременно не заказал диск ведущего пальца, рабочая сила была построена опускать паровоз, монтер Демин обнаружил, что диска нет, получился срыв работы. Паровоз № 9004—Сургут к осмотру этого паровоза отнесся явно вредительски, не намечил сменить лопнувшие связи и анкерные болты, в результате по окончании ремонта при прессовке оказалось 120 лопнувших связей анкерных болтов.

Причины невыполнения программы по вагонному цеху—отсутствие материалов (пружин, кровельного железа и т. д.) и недобросовестное отношение к выполнению обязанностей руководящего состава (Самолчев, Романов). Крайне нетерпимое отставание плотничных работ на протяжении всего месяца, что вызвало задержку работы по всем отраслям.

„Бригада Горна“.

Весь рабочий коллектив должен включиться в техническую учебу

„Задача состоит в том, чтобы самим овладеть техникой, самим стать хозяевами дела. Только это—гарантия того, что наши планы будут выполнены.“ (Сталин).

Для боевого выполнения задачи, поставленной приказом наркома Андреева, необходимо каждому рабочему завода овладеть техникой своего производства, изучить работу своего станка, машины и агрегата.

Омская дорога выпускает 1-й заем технической учебы, достоинством каждая облигация в 50 часов.

Каждый рабочий может бесплатно приобрести облигацию займа серии 1-й, тем самым беря на себя обязательство:

- а) 100 % и своевременное посещение всех занятий;
- б) Полное выполнение даваемых заданий по технической учебе.

Облигация имеет 25 купонов стоимостью каждый 2 часа технической учебы, которые староста будет погашать. Проучась 50 часов, учащийся имеет право участвовать в розыгрыше, фонд которого установлен в 9000 рублей.

Проработав этот вопрос на собрании, рабочие одобрили организацию тех. учебы на заводе. Дело за быстрейшим размещением техзайма и организацией секторов техпропаганды кружков—это будет являться лучшим образцом выполнения условий тов. Сталина и стимулом выполнения условий конкурса.

Отв. редактор БОГДАНОВ.