

Секция № 1
 Отдел № 1
 Число 1
 41 86

Владимирский обком ВКП(б)

организационно-инструкторский отдел
 сектор промышленности и строительства

ОЦИФРОВАНО

Отчет управления железнодорожного транспорта Углевских заводов о работе железнодорожного транспорта заводов за 1932 г. и сведения к нему.

НАЧАТО 26 ноября 1933 года
 ОКОНЧЕНО 19 года

На 23 листах
 На _____ листах
 хранить ПОСТОЯННО

ВЛАДИМИРСКОГО	
Обкома КПСС	
Класс №	1
Лист №	200 1374
Фолд №	16 16
Сетка №	18

Фонд № _____

Опись № _____

Дело № _____

Лист использования

Дата	Тема работ	Характер и содержание записи	Лист №	Фамилия исследователя (разборчиво)	Какой организацией направлен
31.07.86	Где искать	там	13.16	Суханов	ИИУ
20.12.86	Сод. б.ч. по ис- кус. упр. п. л режис. и. д.	всех	2	Войтович	ИИУ

199 1

О Т Ч Е Т

О РАБОТЕ ЖЕЛ/ДОР. ТРАНСПОРТА И ЖЕЛЕЗОВОДО В.

I. Состояние жел/дор. Транспорта в 1932 г.

Основной задачей жел/дор. Транспорта Ижевских заводов является обеспечение, путем перевозок, цехов завода топливом и всевозможными материалами для производства.

Одновременно жел/дор. транспорт осуществляет пассажирские и грузовые перевозки областного значения.

Жел/дор. Транспорт делится на три вида:

Внутренний - заводской, внешний лесовозный /Ушино-Узгин. ж.д./ и водный /переход/.

К особенностям жел/дор. Транспорта Ижевских заводов следует отнести наличие колеи различной ширины: нормальной - 1524 мм./узкой - 1000 м/м. и 750 м/м.

Протяжение пути /см. таблица № 6/-

1524 м/м.	94,25	км.	(84 обходных путей на 26-Узг. линия)
1000 м/м.	73,17	"	
750 м/м.	26,44	"	
1524/1000 мм.	6,78	"	
1524/750 м/м.	11,52	"	
1000/750 м/м.	7,18	"	
Итого	219,34	км.	

Вторая часть транспорта - Внутри-заводские колеи 1524, 1000, 750 мм. обслуживают технологические процессы производства завода, осуществляя, помимо этого, перевозку жидкого топлива с базисных складов на пристани Глазово, Камско-Воткинск. ж.д. ветки и участков Ижевск-Воткинск М.К., а также обработку вагонов дорог государственного значения, поступающих на пол. ездовой путь заводов, как с грузами в адрес самого завода, так и для строительных организаций.

В жел/дор. транспорте имеется следующий подвижной состав: паровозов разных серий - 1524 мм. колеи - 6 тендерных "серии Чн", "Од" и "Рс" и 5 танковых - серии "Б", вагонов - 128, в том числе 19 цистерн и 9 классных; 1000 м/м. - паровозов тендерных 13, и 4 танковых, серии "Дк", "А", "З", "Пм" и "Ук" и 292 вагонов; 750 мм. кол. 13 паровозов серии "И" и "З" и 143 вагонов.

Наличие подвижного состава увеличилось против 1932 г. на 3 тендерных паровоза и 2 танковых широкой колеи - при уменьшении парка узкой колеи/750 м/м. / на 2 единицы, обменных на 1 паровоз нормального типа.

16
Вагонный парк увеличился на 15 вагонов, в большинстве паровозы и вагоны устаревшие - имеют 35-40 летний возраст.

Жел/дор. транспорте обслуживают - 3 паровозных, 3 вагонных депо и станочные оборудование.

В 1933 г. из ведения управления ж.д. транспорта снова выделены в качестве самостоятельных цехов Авто-Гуж. Транспорт и Погрузочно-разгрузочный цех.

Выделен из состава Управления ж.д. транспорта вошедший в этом же году в его состав Дворовый цех.

В текущем году протяжение узкой колеи 1000 мм./ увеличилось на 11 килом., перебиты узкоколейная Удгинская ветка с 1000 мм. на 1524 мм. - протяжением 75 километров; провадился постройка новой жел/дор. ветки колеи 750мм., от станции Ижевск до конечного пункта Достол. В данное время уложено 20 клм. пути до станции М у ж в в.

Принято в эксплуатации 21 клм. путей нормальной колеи по участку внутри-заводского транспорта, уложено в связи с реконструкцией путей, часть путей колеи 750 мм. снята, в силу намеченной ликвидации узкой колеи.

В Октябре мес. с. г. принято в эксплуатацию новое паровозное депо нормальной колеи.

II. Характеристики жел/дор. транспорта по годам

1-я П я т и л е т к и .

В 1927-28 г.г. в состав транспорта - помимо жел/дор. транспорта - входили - Погрузочно-разгрузочный цех, под, емные краны и водный транспорт - 3 парохода.

Длина путей составляла: (в прямой нарезке)

По-внутри-заводскому участку ... - 32,7 клм.

По лесовозным жел/дорогам - 107,5 " "

В с е г о 140,6 клм.

Паровозный парк состоял из 29 единиц равных колеи, вагонных, - 43.

В 28-29 г.г. в состав жел/дор. транспорта вошли Хозяйственный отдел: Авто-гуж. транспорт и п.отд. вспомогательной рабсилы.

Паровозный парк увеличился на 2 единицы, а вагонный уменьшился на 6 вагонов, благодаря пожару вагонного депо, сгоревшего со всем оборудованием. В том же году было построено новое вагонное депо, существующее и по настоящее время.

Воткинскому заводу в 28-29 г. был продан 1 пароход.

В 29-30 г. паровозный парк увеличился до 34 единиц, в том числе один аренованный, вагонный - увеличился на 34 вагона, аренованных у НКПС.

В этом же году - с ижма лесовозная - Увино-Удгинская ж.д. была передана в ведение Севзостлеса, а в последствии Глвдеспрома, в ведении последнего также были переданы 1 пароход и Авто-гужевой цех.

Авто-Гуз-Транспорт в конце 1930 г. выделился в самостояте-
льный цех.

В 31 году паровозный парк увеличился на 1 паровоз - по срав-
нению с 1929/30 г. Количество вагонов осталось без изменения.

В 32 году в ноябре в ведение ж.д. транспорта была снова пе-
редана Увино-Узгинская ж.д. с вновь построенной веткой, протяже-
нием 15 км., примыкающей к ст. Областной.

В 31 г. начались перевозки мазута с пристани Галево сред-
ствами жел/дор. Транспорта.

В 32 году было приступлено по участку внутри-заводского
транспорта к полной реконструкции жел/дор. путей и постройке
нового паровозного депо - в связи с расширением завода.

Подвижной состав увеличился до 36 паровозов и до 554 вагонов.

В 32 г. Крановое Хозяйство было передано Металлургическому
цеху.
Протяжение лесовозной дороги увеличилось на 13 км.

III. - Выполнение программы нов.

в/Выполнение программы за первую пятилетку рисуется в следую-
щем виде:

Загрузка транспорта дует из года в год увеличение.
Если в 1927-28 г. загрузка составляла: по лесовозной дороге -
13,226 т/ккм., по внутри-заводской - 1.384,5 тон/ккм. а в суммовом
выражении / в отпускных ценах 1932 г. / по всему транспорту в -
2046,25 т.р., при выполнении плана по лесовозной дороге 102,43%,
внутризаводской - 112,90% а по всему транспорту - 105,87% - то
в конце пятилетки - в 1933 г. - ~~минимальная~~ программа вымечется в
33,263,92 тон/ккм. или на 128,33% выше фактического выполнения в
27/28 г.; по внутризаводской - 6413,75 тон/ккм. или на 310,33%
более фактического выполнения 27/28 г. В целом по транспорту
программа 33 г. в суммовом выражении выполнена в размере -
6440,64 т.р. что превышает фактическое выполнение 27-28 г. на
197,30% / Динамику выполнения программы по годам см. табл. № 1/.

Необходимо подчеркнуть, что увеличение паровозного парка лесо-
возной дороги в 33 г. против 27-28 г. увеличилось лишь в размере
+ 21,5% - вагоного на 10,0%

По внутри-заводскому участку - паровозный парк увеличился на
60%, а вагонный - на 88% / см. таблицу № 7 и 8/.

Такое резкое увеличение программы в 33 г. против 27-28 года
обуславливается по лесовозной дороге уменьшением протяжения пути,
вызванное увеличением потребности завода в топливе и строитель-
ных материалах; по внутри-заводскому участку, - организацией
перевозок мазута и стройматериалов по Камско-Воткинской и М.К.
жел/дор. и увеличением грузопотока стройматериалов с общей ма-
гистральной НКПС для строительства завода, а также в силу увели-
чений жел/дор. пути - в связи с расширением территории завода.

Показатели загрузки Транспорта и использование его средств указаны в таблицах №№ 7 и 8, из которых видно, что использование подвижного состава в год улучшилось, так, например, загрузка паровозо-поездного парка в вагонах увеличилась в среднем на 68% за год; пробег паровоза увеличился на 59%, пробег вагона - на 86% в сутки; средний вес поезда увеличился на 14%, средняя нагрузка вагона на 13%, перевезено поездов выше на 81%, в среднем, в сутки; оборот паровозов доведен с коэффициента 1 до 1,35 в сутки.

Полезная работа паровоза увеличилась на 4%.

Наряду с этими достижениями необходимо констатировать ряд отрицательных моментов: средний простой поездов увеличился на 22%, что находит объяснение в увеличении количества скрепачей, благодаря большому пропуску поездов в сутки, так и нечеткой работе ж.д. транспорта, что повлияло на снижение коммерческой скорости с 11 км./27-28 мин. до 10,6 км. в 1933 году.

Техническая скорость снизилась с 10,9 км. до 17,3 км. в сутки, благодаря ухудшению состояния паровозного парка - ввиду его изношенности; оборот вагона снизился на 50% в силу увеличения расстояния перевозки и неудовлетворительной постановки погрузочно-разгрузочных работ, проводящихся до настоящего момента кустарными способами, а также производство погрузочно-разгрузочных работ на перегонах, - за отсутствием дров и строительных материалов на складах.

На использование паровозного парка в 33 г. имели влияние работы, производившиеся по перешивке Увинской ветви.

Обращаясь к выполнению программы за 1933-й год следует отметить, что предлагаемое выполнение составляет по лесовозной ж.д. в процентном выражении 85,9%, по внутри-заводскому участку - 92,15%, а в целом по Транспорту - 90,09%.

Основные причины невыполнения плана - по лесовозной ж.д. ~~заключаются~~ в том, что программа на 33 г. была запроектирована по мощности парка. По установке Дирекции, 2 паровоза из запроектированного количества были выделены по балансовой стоимости Управлению по перешивке.

В данный момент, в связи с перешивкой Увинской ж.д. освободившись от работ на Увинской ветви парк метрополитенской колеи полностью не загружен - ввиду небеспечений клиентурой перевозок по Узгинской ветке/колеи 1000 мм./

Невыполнение программы по внутри-заводскому транспорту (92,15%) было вызвано недостаточным поступлением технических грузов и строительных материалов с М.К.ж.д. из-за отсутствия извещений на складах в Галево, работами по реконструкции путей.

Ввиду ликвидации узкой колеи/Ложевая ветка/ перевозке грузов частично перешла к Авто-гужевому транспорту.

С другой стороны, на невыполнение плана повлияла в большей степени имевшая место расхлябанность самого ж.д. транспорта, неравильная расстановка сил, отсутствие до последнего времени достаточного количества специалистов, особенно на производстве, а также отсутствие перевоспитания рабочих и обслуживающего персонала.

305
в/Рабочья сила: (Таблица 9)

Динамика рабочей силы/без МОП/, в среднем за год представляется в следующем виде:

Р в б о ч и х в 1931 г. - 959 /100%/, 32 г. 1045/108,97%/,

в 1933 г. - 1106 /115,33%/,

Служащих: 125 чел./100%/, 175 /140%/, 182 ч./145,6%/,

И Т Р: - 32 чел./100%/, 100 /192, 4%/, 104 /200%/,

Процентное соотношение служащих к рабочим выражается в следующих цифрах:

31 г. - 29,58%, 32 г. - 26,32%, и 33 г. - 24,47%.

6/Производительность труда и заработная плата /таблица № 10/

Если 31 г. принять за 100%, то выработка вваловой продукции на 1 рабочего в 32 г. составила 148,57%, а в 33 г. - 127,15%. Падение выработки против 32 г. было вызвано следующими основными причинами:

увеличением числа вспомогательных рабочих и тем самым сокращением численности, благодаря необходимости увеличения количества обслуживающего вспомогательного персонала/стрелочников, операторов, путевых сторожей и друг./, в силу расширения путей, как на Увино-Уагинской линии, так и внутри-заводскому участку.

Если 1931 г. принять за 100%, то заработная плата в 32 г. выражалась в 113,70%, а в 1933 г. - в 127,38%.

Такое расхождение между динамикой производительности труда и заработной платой объясняется главным образом, механическим повышением зарплат, в начале 1933 г. по колдоговору в конце 1933 г. согласно постановления ЦК ВКП/б/ и СНР, а также отсутствием плановости и незаучением технологических процессов производства, что привело к разрыву между производительностью труда и заработной платой.

в/Форма оплаты труда и средний заработок./табл. № 9/

Жел/дор.Транспорт применял смешанные формы оплаты труда: удельные вес сельщины/прямо неограниченной/ в 1931 г. составлял 54,10%, в 1932 г. 47,48%, в 1933 году - 52,94%. Снижение сельщины в 1932 г. не-поддерживаясь об.ясняется увеличением вспомогательной работы, не поддающейся нормированию, а также проведением массово аккордной работы по ремонту перевозов.

Другие формы оплаты труда, применявшиеся и применяющиеся на Транспорте:премиально-прогрессивная, премиальная и складная. Складная форма оплаты труда применяется к младшему обслуживающему персоналу, премиальная и прогрессивная формы оплаты труда применялись на короткий период времени и отменялись за отсутствием точного учета фактической выработки.

200
34

Средний месячный заработок у рабочих в 1931 г. составлял - 103 р. 43 коп., в 1932 г. - 117 р. 25 коп. в 1933 г. - 131 р. 37 коп. Служащих - 123 р. 20 коп. /100%/, в 32 г. - 157 р. 80 коп. /128%/, и в 1933 г. - 155 р. 01 коп. /125%/. И Т Р - 242 р. 46 коп. /100%/, в 32 г. - 271 р. 15 коп. /111,8%/, и в 1933 г. - 331 р. 90 коп. /136,9%/.

г/Борьба с обезличкой.

Обезличка на Транспорте фактически ликвидирована лишь в 33 г. на основе решения ЦК ВКП/б/ и СНК СССР были спущены в цеха установки о прикреплении рабочих к паровозам, к станкам, но эти установки фактически в жизнь не проводились, в силу введения 5-ти дневки-безпрерывки и по причине недостатка квалифицированной рабочей силы.

В 1933 г. 19 бригад охватывавших 102 челов. были прикреплены к паровозам и до 150 челов. рабочих участков-к станкам и машинам по ремонту.

д/Трудовая дисциплина.

Борьба с прогулами, простоями и уплотнение рабочего дня. /см. таблицу № 9/.

В 1931 г. общее количество прогулов составляло к отработанному времени - 10,47%, 32 г. - 11,44%, 33 г. - 10,48%, в т.ч. по неуважительным причинам - в 31 году - 2,2%, в 1932 г. - 1,88% и в 33 году - 0,3%.

Снижение прогулов в 33 г. объясняется жесткой борьбой за трудовую дисциплину, вплоть до увольнения за прогул 1 дня без уважительных причин.

Прогулы "с разрешения администрации" в 31 г. составляли 0,39%, 32 г. - 0,17%, и в 33 г. - 0,17%. Этот процент следует считать довольно высоким. Самая решительная борьба с доведением % прогулов по "уважительным причинам" до м.м.н.и.м.д.м.в.

Количество простоев систематически повышается, если в 31 г. количество простоев составляло 0,25% отработанного времени, то в 32 г. - 0,44% и в 33 г. - 3,07%.

Указание об повышении об. объясняется, как введением технормирования, так и уточнением учета простоев, так и работой, связанной с атмосферными условиями/сл. Пути/.

е/Хозрасчет, соц. соревнование и ударничество.

Переходя к хозрасчету, необходимо констатировать, что, как количество бригад, так и количество рабочих, охваченных хозрасчетом, из года в год уменьшаются; в 31 г. было охвачено 43 бригады и 479 соревнующихся, в 32 г. - 83 бригады и 219 соревнующихся и в 1933 г. /10 месяцев/ 52 бригады и 185 соревнующихся.

Такое снижение количества бригад и соревнующихся в 1933 г. объясняется произведенным в 32 г. обследованием работы хозрасчета. Было выявлено, что большинство бригад существовало лишь на бумаге, из 46 бригад, в результате месячника проверки, было признано лишь 21 бригады, отвечающих требованиям хозрасчета.

40
Необходимо признать, что и в настоящее время еще далеко не изжиты все дефекты по хозрасчету, в частности, по поездным бригадам, благодаря тому, что не все начальники служб осознавали все значение хозрасчета.

Что касается соц. соревнования и ударничества, также следует подчеркнуть, что на этом важнейшем участке до настоящего времени не все обстояло благополучно: систематического учета соц. соревнования и ударничества за предыдущие годы не имеютя. Необходимо добиться решительного перелома в борьбе за хозрасчет и социалистические формы труда - и это является одной из коренных задач, стоящих перед Управлением ж.д. транспорта.

Данные, характеризующие динамику соцсоревнования и ударничества по месяцам текущего года, приведены в таблице № 11, при чем до сентября м-ца учет охватывал Авто-грузово, погрузочные и дворовые цеха.

Ввиду указанного, в сентябре м-це, количество соревнующихся бригад /100/ и охватываемых ими ударников /688/ значительно снизилось против января /137 бригад и 1275 соревнующихся/.

В октябре имеется рост, как бригад /134/ так и соревнующихся /843/.

ж/Национальная прослойка.

По данным на 20-е октября с.г., удельный вес удмуртов к общему количеству рабочих ж.д. транспорта составляет 6,34% /101 ч. - 1593 рубл/. Дочного учета за предыдущие годы не имеется.

Помимо недооценки большого политического значения коренизации со стороны И-ков служб Управления ж.д. транспорта, выходящаяся в несоздании соответствующих материально-бытовых условий для рабочих - удмуртов, низкий % внедрения удмуртов об.ясняется тем, что ФЗУ завода совершенно выпустило из поля зрения необходимость подготовки кадров - удмуртов по процессам, необходимым для ж.д. транспорта.

У.-Тех нормирование./см. таблица № 12/.

в/К началу 1-й пятилетки, технического нормирования, как такового, не было.

Технормирование было введено на Транспорте с конца 1931 г. До 1931 г. на Транспорте проводилось нормирование практически "на глазок". Нормировочный аппарат до 31 г. включительно был сосредоточен в шлите ТНБ-ОЗТ завода. По Транспорту работали по нормированию 2 человека, кроме того на них возлагалось нормирование ряда других цехов.

После реорганизации Т.Н.Б. и спуска нормировочного аппарата в цех в 32 г. на Транспорте впервые приступили к организации технического нормирования, но благодаря низкой квалификации всего нормировочного аппарата и ряду реорганизаций Транспорта, отсутствию какого-либо руководства со стороны администрации цехов и надлежащей помощи со стороны ИТРа работников, мастеров и других, дело технического нормирования на Транспорте до сего дня не получило надлежащего развития, что видно из таблицы № 14 "результаты за 1933 г." Имеющиеся технормы в количестве 22,79% в ближайшее время необходимо уточнить.

203 15

Необходимо констатировать рост уплотнения рабочего дня, начиная с 1931 г. см. таблицу № 13/. Однако, названный плотностью рабочего дня, составивший в 1933 г. 86,49% по Механической м-ской, указывает на то, что в области уплотнения рабочего дня - по организации рабочего места не все обстоит благополучно, а именно, не-разновидно используется рабочая, неправильно составлена, не-такое, неудовлетворительно организуется рабочее место, из-за отсут-ствия добротных инструментов, материалов и полуфабрикатов и не организована доставка таких непосредственно к рабочему-месту.

Имеют место случаи, когда квалифицированные рабочие матери-алы ищут сами - вплоть до свалочных мест.

Ликвидация такого недопустимого положения является одной из основных задач вновь организованной в составе ж.д. транспорта группы по техническому нормированию.

203

в/Паспортизация станков.

Паспортизация станков

В основном проведена в 1932 г. Вторичные проверки и уточне-ние были произведены в мае - июне 1933 г. Для целей нормирова-ния паспорта были использованы впервые в 1933 г. Выпущено на их основе 49 норм.

В отношении паспортизации паровозов работы проведено не было - за исключением специалистов.

Ближайшая задача Управления ж.д. заводе приступить к этой работе безотлагательно.

VI - Механизация и рационализация производства / см. табл. № 14/

Рационализация производства.

Вплотную к плану по введению и учету размероприятий по ж/д. транспорту до 1932 г. приступлено не было. Если в 1932 году выполнение размероприятий выразилось в сумме 93.715 р. или 37% плана, то в 33 г. эта сумма составила уже 212945 р. или 67% плана, или на 127% более, чем в 1932 году.

Характерно, что главное направление рационализаторских мероприятий идет по линии усовершенствования оборудования, на втором месте - усовершенствование технологических процессов производства.

VII. Рабочее изобретательство

ВРМЗ на Транспорте организован в 1931 г. В фонд содейст-вия рабочему изобретательству было ассигновано 39 т.р.

В 1932 г. поступило 516 предложений, из них было принято 150, из которых 73 были проведены в жизнь, в 32 г. с годовою условной выской экономией 230.813 рублей.

В 1933 г./за 9 м-цев/ поступило 396 рабочих предложений, из которых принято 79 предложений, полностью проведенных в жизнь - с годового валовой экономией 286.309 рублей.

Коллектив изобретателей в Управлении ж.д. транспорте систематически показывает картину роста: В 31 г. насчитывалось 30 чел. в 32 г. - 95 человек. и в 33 г. коллектив охватывает 167 чел. изобретателей.

Эти коллективы в основном объединяются 15 кружками - бригадами изобретателей. Однако, надо отметить, что со стороны ИТР не уделяется достаточного внимания рабочему изобретательству. Прикрепленные Бюро ИТР члены ИТР в большинстве практическию работу по оказанию технического содействия изобретателям проводят не в достаточной мере.

III. Динамика стоимости основного капитала.

До 1931 г. специального учета основного капитала по ж.д. транспорту не было. Учет отражался в общем балансе завода.

Динамика стоимости основного капитала начиная с 1931 г. представляется в следующем виде - на 1/1- каждого года:

в 1931 г.	6342,8 т.р. ...	<u>100%</u>
в 1932 г.	7054,8 т.р....	<u>111,23%</u>
в 1933 г.	7266,7 т.р....	<u>114,56%</u>
ожидаем. 1934 г.	11640,0 т.р....	<u>184,31%</u> ?

Динамика средней годовой величины основного капитала, падающего в 1 год на 1 рабочего, представляется в следующем виде:

1931 г.	698 р.51 кп.	<u>100%</u>
1932 г.	685 р.23 кп.	<u>98,1%</u>
1933 г.	856 р.99 кп.	<u>122,69%</u>

Рост основного капитала происходил за счет удлинения путей по лесовозной жел/дороге, увеличения паровозного и вагонного парка, механического оборудования и искусственных сооружений.

Уменьшение основного капитала, падающего на 1 рабочего в 1932 г. против 31 г. было вызвано передержкой рельсы, в количестве несоответствующем выполнению программы/ выполнено на 60%/.

IX. "Техническая" оборудования.

Средняя стоимость оборудования составляла:

- в 1931 г. 233,9 т.р. 100%
- в 1932 г. 223,8 т.р. 95,68%
- в 1933 г. 272,15 т.р. 116,35%

Уменьшение стоимости оборудования в 1932 г. против 1931 г. произошло за счет передачи в 32 г. всех электромеханических установок транспорта электроцеху завода.

Средняя стоимость оборудования на 1 рабочего:

- 1931 г. 243 р.90 к. 100%
- 1932 г. 214 р.16 к. 87,81%
- 1933 г. 246 р. 06 к. 100,2%

204

Падение стоимости оборудования на 1 рабочего в 32 г. объясняется причинами изложенными выше.

X. "Техновозоруженность"

Протяжение путей по главным путям УВ.-Узг: ж.д. составляло:

- в 1931 г. 161 км.
- в 1932 г. 176 км.
- в 1933 г. 220 км.

На 1 км. пути приходилось рабочих:

- в 1931 г. 16,72 100%
- в 1932 г. 16,85 100,78%
- в 1933 г. 19,90 118,11%

XI. - Перспективы на 1934-й год.

Ориентировочная программа перевозок на 1934-й год составленная по заявкам клиентур:

По лесозвозной жел/дороге 67084,21 т. тон/к/м.
по внутри-заводск. уч..... 16068,44 т. тон/к/м.

Всего в ценностном/в отпускных ценах 1932 года/ выра-
жении - 13.832, 23 т.р., что превышает предполагаемое выпол-
нение 1933 г./ 6306,16 т.р./ на 119,4%.

Намеченный план перевозок по лесозвозной жел/дороге превы-
шает фактическое выполнение 32 г. на 92,28%, а по внутри-завод-
скому на 150,53% / см.таблицу № 1/.

*Перехватка Ушино-Уральский п/р. на Новолаишч. кол. в. Удмуртская
железнодорожная станция, раз. в. Удмуртская станция и перевозок
и перевозок на станциях Ушино без учета их работ*

ХII. О ВЫПОЛНЕНИИ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ЦК ВКП/б/ и СНК СССР

"О РЕОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА".

В результате реорганизации жел/дорожного транспорта
Ижевских заводов, на основе решения ЦК ВКП/б/ и СНК СССР -
жел/дор. транспорт в организационном смысле перестроен таким
образом, чтобы получить возможность максимально - четкой работы
всех его звеньев.

Отдел Т а г и реорганизован в 3 самостоятельные
хозяйства:
Вагонное, ведущее ремонт вагонов всех колеи.
Паровозное - колеи 1524 мм. и
паровозное - колеи 1000 и 750 м/м.

Отдел Эксплуатации разбит на службы: эксплуатации
лесозвозных путей и внутри-заводских; Упрощена организация
отдела П у т и.

Все реорганизованные отделы освобождены от бумажной-
канцелярской работы, за счет живой оперативно-технической;

Планирование ж.д. транспортом сосредоточено в Плено-
вом отделе Управления.

До перестройки в Управлении не было ни одного инжене-
ра, а лишь 3 техника; непосредственно на производстве 3 инженера,
и 5 техников, после перестройки в Управлении стало 3 инженера
и 4 техника, на производстве 4 инженера и 8 техников.

В отношении безопасности движения проведен ряд прак-
тических мероприятий: составлен план расположения жел/дорожных
путей, проведен промер - сплошная переизмерка последних по шаблону
и уровню, пронумерованы стрелочные переводы, произведено осве-
щение стрелок, установлено 30 светодоров, при чем электроцепь
проводит работы по их освещению; установлены и освещены упоры,
на всех стрелках установлены по образцу НКПС указательные стол-
бики с покреской; установлены вновь 10 стрелочных постов; боль-
шинство стрелок запираются на замки; стрелочники, путевые сторо-
жи и поездные бригады обеспечены сигнальными принадлежностями.

Проведен также целый ряд других мероприятий.

Для проверки знания работников Транспорта, и определения их квалификации создана, по образцу НКП, квалификационная комиссия.

В связи с перестройкой была пересмотрена система заработной платы и новая форма оплаты, ликвидировавшая существовавшую уравниловку, с 1-го октября с.г. уже проведены в жизнь.

Введена по всем отделам премиальная оплата за сокращение простоев и качество ремонтных работ.

Вновь организованное Бюро Происшествий проводит интенсивную работу по выявлению причин и виновников аварий.

Если за Сентябрь количество аварий достигало 147, то за октябрь оно снизилось до 75 случаев и за 2 декады ноября до 61 случая.

Дозунг "за железную дисциплину на ж.д. транспорте" проводится со всей решительностью. Организованы товарищеские суды. Лучшие работники Транспорта - премируются.

Как результат укрепления дисциплины, улучшения работы эксплуатационного и вагонного хозяйства, иллюстрирующий наличие сдвигов в работе ж.д. транспорта, служит факт выполнения плана работ на Октябрь в 7-м месяце по подготовке ж.д. транспорта к осенне-зимним перевозкам, каковой не только освоен, но и перевыполнен.

Простои вагонов М.К.ж.д. неуклонно падают.

Декада. Ср. простои за декаду. Передержка в часах.

Декада	Ср. простои за декаду	Передержка в часах
О к т я б р ь I-я	11,3	2,0
" II-я	11,1	0,7
" III-я	10,0	0
Н о я б р ь I-я	8,8	0
" II-я	8,6	0

Исключительное внимание было уделено оздоровлению паровозо-вагонного парка. По вагонному хозяйству был произведен полный осмотр вагонов, больные вагоны выделены и не эксплуатируются.

По паровозному хозяйству составлен график промывок паровозов, имеются графики пропуска паровозов через специально-оздоровительный ремонт.

В результате всех этих мероприятий, положенных в основу реорганизации можно констатировать готовность нашего жел/доржного транспорта к зимним перевозкам.

По Отделу П у т и - подготовка составляет ... 117%

По Вагонному хозяйству 113%

По паровозному хозяйству 100% плане,
о чем Управление ж.д. транспорта и репортowało Дирекции заводу
и Областному Комитету п в р т и и.

В деле снабжения топливом по Увино-Узгин. ж.д./каменный
уголь/на станции Ижевск оборудовано Демарговская. тель, механизу-
рующая подечу топливе на тендере.

Все волокачки по Ув. -Узг. ж.д. линии переоборудованы - в
смысле полного приспособления их для снабжения паровозов норма-
льной колеи.

Перешите колея Ижевск-Ува /1000 м/м./на нормальную 1524 мм.

Дорога принята во временную эксплуатацию.

Снова вводится в эксплуатацию линия Постольская - 750 мм.
колеи.

С целью нормальной эксплуатации, как Ув. -Узг. ж.д. линии,
так и внутри-заводской - необходим дополнительно следующий под-
вижной состав/ нормальной колеи/:

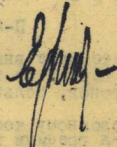
1/Для Увино-Узгинской 8 паровозов и 200 вагонов.

2/Внутри-заводского транспорта - 7 паровозов.

К основным дефектам влияющим в большой степени на успеш-
ность работы жел/дор. транспорта относится исключительно не-
удовлетворительное состояние связи, благодаря изношенности те-
лефонной аппаратуры.

Необходимо заменить существующую связь селекторной.
Еще 2 года тому назад был поставлен вопрос об указанной замене,
однако вопрос не разрешен до сего времени.

Нач. Управления ж.д. транспорта
И ж а в о д о в:

 /ЕДИСИМОВ/

26-11-33 г.

Наименование выпуска продукции.	1927-1928 год.		1928-1929		год.		1929-1930		год.		ОСЕМЬ КВАРТАЛ 1930 год.					
	Задание.	Выполн.	% выпол- нения.	Задан- ие.	Выпол- нение.	% выполнения		Задание	Выпол- нение.	% выполн.		Задание	Выпол.	% выполнения.		
						к свое- му году.	к 1928 году.			к своему году.	к 1928 году.			к своему году.	к 1928 году.	
I-й уч. Десово-мед. дороги.																
Перевозка разных грузов и топлива / в тон.километрах/	12125260	12420160		12740430	14885383			20650012	19443024			5619890	5312110			
Тонн в суммовом выражении..	981,54	1005,41		1031,34	1204,97			1671,62	1573,91			471,12	430,02			
Перевозка пассажиров / в тонно/километрах/.....	1100740	1127593		1670902	1952282			1714510	1613520			410742	376470			
Тонн в суммовом выражении..	364,34	373,23		553,07	646,21			587,50	534,08			135,96	124,61			
Итого по I уч. в тон/км.тр.	13226000	13547753		14411332	16837665			22364522	21046544			6230832	5688580			
Итого в суммовом выражении.	1345,88	1378,64	102,44	1584,41	1851,18	116,84	134,28	2239,12	2107,99	94,14	152,90	607,08	554,63	91,36	40,23	
II-й уч. Бн. Зав. жед. пар.																
Перевозка разных грузов и топлива для цехов завода и прочих организаций / в тонно-километрах/.....	1384506	1568066		1746860	1560123			2028733	1920112			603307	521391			
Тонн в суммовом выражении..	662,49	747,93	112,90	835,63	746,52	89,34	99,81	970,75	918,77	94,65	122,84	288,66	249,49	86,42	33,36	
Перевозка рабочих на паро- ходе / в мешино-часах/.....	480	505		860	1000			860	1038			-	-			
Тонн в суммовом выражении.	37,88	39,85		67,86	78,91			67,86	81,91			-	-			
Итого по средним продук. в суммов. выражен.	2046,25	2166,42	105,87	2487,90	2876,61	107,58	123,55	3277,73	3108,67	94,84	143,49	895,76	804,12	89,77	37,12	
Выполн. работ в в. б. о. т.																
Ремонт железнодорожных пу- тей для м-ских заводов...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Откачка воды для десовозов. Ремонтные работы по подь- системе для перекишки....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Капитальные работы по на- радам Ижестельстр. заводе..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого по Управлению в суммовом выражении.	2046,25	2166,42	105,87	2487,90	2876,61	107,58	123,55	3277,73	3108,67	94,84	143,49	895,76	804,12	89,77	37,12	

Начальник Пленового отдела Управления к.д. транспорт

Нач-к Бюро Техно-Экономич. Планирования:

1931 ГОД				1932 ГОД				1933 ГОД				1934 ГОД			
Затрачено.	Выполнено.	% выполнено.		Затрачено.	Выполнено.	% выполнено.		Затрачено.	Выполнено.	% выполнения		Предположенное задание	% выполнения.		
		к своему году.	к 1928 году.			к своему году.	к 1928 году.			к своему году.	к 1928 году.		1933 г.	к 1928 г.	
2309070	23053888			51439743	33011900			38042170	31443850			64595660			
2097,34	1866,21			4164,05	2672,31			3079,51	2545,38			5229,02			
1571430	1398251			2090880	1239600			1787680	1820070			2488548			
520,14	462,82			692,08	410,31			585,10	602,44			823,71			
27480500	24452139			53530623	34251500			39809650	38263920			67084208			
2617,48	2329,03	88,98	168,94	4856,13	3082,62	63,48	223,60	3664,61	3147,82	85,90	228,33	6052,73	192,28	439,04	
3065672	4114430			14548100	7897807			6960279	6413748			1608445			
1466,92	1968,75	134,21	263,23	661,27	3779,10	54,29	505,28	3330,49	3068,98	92,15	410,33	7688,75	250,53	1027,9	
850	708			856	892			1000	1132,5			1150			
67,07	55,87			67,55	70,39			78,91	69,36			90,75			
4151,47	4353,65	104,87	200,96	11884,95	6932,11	58,33	319,98	7074,01	6306,16	89,15	291,09	13932,23	219,31	638,48	
46,80	38,41	-	-	41,54	15,01	-	-	20,0	17,87						
					4,92			4,95	14,02						
								15,0	21,64						
					158,26			35,0	61,25						
4198,27	4392,06	104,62	202,73	11926,49	7110,30	59,62	328,20	7148,96	6440,64	90,09	297,30				

207

ПРИМЕЧАНИЕ: Расчетно-взнос по плану по годам провозов в оди-накомах цехов, т.е. в оди-накомах цехов.

С Е В Е С Т О И М О С Т Ь

- 1/ По техпромфинплану на 1932 г. снижение с/стоимости от 1931 г. по сравнимой продукции запроектировано 11,09%
- Фактически за истекший 1932 г. от прошлого года по сравнимой продукции имеем удорожание на 15,93%
- И от плана своего года удорожанием по сравнимой имеем на 21,39%
- 2/ По техпромфинплану 1933г. по сравнимой продукции от 1932 года запроектировано удорожание на 2,60%
- На 10 м-цев данного года запроектировано удорожание на... 3,95%
- Фактически за 10 мес. период 33 г. по сравнимой продукции от себестоимости 32 г. имеем удорожание на 23,23%
- От плана своего 10-ти мес. периода удорожание на ... 16,58%
- А за 1933 г. удорожание намечается по сравнимой продукции от 1932-го года на 19,67%
- А от плана своего года удорожание, *предназначен* на... 13,18%
- 3/ Удорожание за вышеуказанный период *получим* на ниже следующих зависимых и независимых элементах затрат, в и м е н н о:

№ п.п.	В и д ы элементов затрат.	: За 1932 : Г о д .		Фактич. расходы за 10 м. 33 г.		Ожидаем. расходы за 1933 год.	
		Перер. в т/р.	Эконом. в т/р.	Перер. в т/р.	Эконом. в т/р.	Перер. в т/р.	Экономия в т/р.
1.	Материал. основные и вспомогательные.....	-	109,09	-	31,63	-	37,95
2.	Получе брикеты.....	-	345,41	81,75	-	98,10	-
3.	Топливо/ всех видов/	47,39	-	86,74	-	104,09	-
4.	Имущество-гр. "В".....	-	-	-	0,44	-	0,58
5.	Спец-одежда.....	-	21,64	10,64	-	12,77	-
6.	Ин-т режущ. и напильн.	-	24,59	13,73	-	16,47	-
7.	Зарплата рабочих и МОП по всем видам....	206,34	-	3,69	-	68,01	-
8.	Зарплата инж-технич.	95,41	-	50,92	-	96,62	-
9.	"- служащих.....	118,96	-	33,44	-	50,06	-
10.	Командировки.....	-	-	16,09	-	19,30	-

/см. на обороте/

11.	Рван.денежн.расходы включа- ющая и аренда вагонов Западных жел/дорог.....	442,21	-	3,79	-	4,56	-
12.	Отчислен.на подготовку к в д р о в	-	-	-	1,77	-	2,13
13.	Социальные расходы.....	-	156,08	9,76	-	28,07	-
14.	Убытки от квартир.зани- маемых рабочими.....	40,46	-	-	7,13	-	8,56
15.	Амортизация	85,69	-	32,66	-	39,19	-
16.	Отчислен.по изобретате- льству.....	-	-	68,83	-	82,60	-
17.	Электро-энергия.....	6,04	-	3,62	-	4,34	-
18.	Вода/для снабжения па- ровозов/.....	-	3,54	0,35	-	0,42	-
19.	Пар для отопления произ- в. и служебных помещени	1,28	-	7,34	-	8,80	-
20.	Текущ.ремонт силами дру- гих отделов.....	26,07	-	7,83	-	9,40	-
21.	Проч.услуги производств. друг.отделов завода.....	60,22	-	198,70	-	238,44	-
22.	Транспорт других отделов завода	34,02	-	13,13	-	15,76	-
23.	Выплата за простой ваго- нов гос.значения за пе- редержку их на путях за- вода	946,0	-	52,74	-	-	62,12
<hr/>							
	В С Е Г О	2110,09	660,35	895,75	40,97	897,0	111,34
	Перевыход за минусом э к о н о м и и	1449,74	-	654,78	-	785,65	-
	В т/ч.независимо от деятельности Упр.ж.д.	1199,0	-	-	-	-	-

Д. У. Н. А. М. И. К. А. / в ценах соответств. года /

изменения с/стоимости по сравнительной продукции по Транспортному Управлению за 1932 и 1933 г о д .

ТАБЛИЦА № 3.

Наименование выпуска продукции.	Единица измерения.	1932 г о д .			1933 г о д .			1932 год.		1933 год.		
		Количес.	Сумма в ценах с/стоимости 1931 г.	Сумма в ценах с/стоимости 1932 г.	% изменения с/стоимости.	Количество.	Сумма в ценах с/стоимости 1932 г.	Сумма в ценах с/стоимости 1933 г.	% изменения с/стоимости.	Сумма в ценах с/стоимости 1932 г.	% изменения с/стоимости.	
I-й участок.												
Перевозке грузов и топливно	т/к.	33011900	3301,19	2938,06	31443850	2798,50	2768,89		2971,07		3053,20	
Перевозке пассажиров.	-	1289600	128,96	410,31	1820070	602,44	602,44		111,56		602,44	
Итого по I-му участку..	т/к.	34251500	3425,15	3348,37	33263920	3400,94	3371,33	/-/0,87	3082,63		3655,64	
II-й участок.												
Перевозке грузов внутри завода	т/к.	3619885	882,89	1037,10	2131347	610,68	1061,40		975,20		870,31	
Перевозке грузов дальнего следования	-	1291376	314,97	926,95	1082795	777,23	1190,47		347,90		680,97	
Перевозке грузов прибыв. по Воткинской ветке	-	2986647	135,71	200,10	3199606	214,37	401,50		135,71		271,01	
Итого по II-му участку..	-	7897808	1333,57	2164,15	6413748	1602,23	2653,37	/+/65,60	1458,81		1622,31	
Водный транспорт												
Перевозка рабочих на парходе	м/ч.	892	70,56	86,00	1132,5	109,31	93,82	/-/14,45	70,39		128,01	
Итого по сравнительной			4829,28	5598,52	+15,93	5112,48	6118,22	/+/19,87	4611,83	от плана 32 г. +21,39	5405,96	от плана 33 г. +13,18
Снижение с/стоимости по плану...					-11,05			/+/2,60				

~~210~~

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

Т А Б Л И Ц А № 4

изменения себестоимости единицы перевозок грузов
по Управлению жел/дор. Транспорта.....

за 1932 и 1933 годов

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

~~210~~

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

Наименование.	Едн. изме-рения.	1932 год.		За 10 мес. 1933 г.		1933 год.		в % отношен. к плану своего года.		
		Плано-стоимость.	Факт.	Плано-стоим.	Факт.	Плано-стоим.	Факт.			
<u>Ушино-Угличская ж/д/дор.</u>										
Перевозка разных грузов топлив, деловой древесины и т.д. без погрузки и разгр.	т/к.	-9,0	-8,90	98,89	-9,0	9,52	105,78	-9,71	9,07	93,41
Перевозка пассажиров при требован. отдели. вагонов.	т/к.	-33,10	33,10	100,0	-33,10	33,10	100,0	-33,10	33,10	100,0
При передвижении пассажи-ров и рабочих в-де в один.	"	Стоимость вычисляется по тарифу билета в зависимости от расстояния.								
<u>По Внутри-авт.Транспорту.</u>										
Перевозка разных техниче-ских грузов, строит. материа-лов и топлив без погруз-ки и разгрузки.....	"	26,94	-28,65	106,35	31,45	47,67	151,57	-31,45	45,23	143,82
Перевозка мазута и разных строит. материалов на Геле-во, Воткинск и Волгурн без погрузки и разгрузки.....	"	-4,55	-6,70	147,26	8,47	12,65	149,35	-8,47	12,74	150,41
Перевозка разных техниче-ских грузов, строительных материалов, поступающих с Ш.И.и.Д.с учетом выделен-ных простояных сумм за вагоны без погрузки и разгрузки.	"	-26,94	71,78	266,44	62,89	1-02	162,20	-62,89	1-01,11	160,77
Перевозка разных техниче-ских грузов, отправляемых ав-томом по Ш.И.и.Д.с учетом выделен-ных простояных сумм за вагоны без погрузки.....	"	-26,94	71,78	266,44	62,89	1-02	162,20	-62,89	1-01,11	160,77
<u>По водному транспорту.</u>										
Стоимость пользования рабо-ти пароходов по перевозкам.	м/ч. поделан. работы.	78-91	96-52	122,32	113-03	72-30	63,97	113-03	81-24	71,87

72

13

DH

DH

Т А Б Е Л И Ц А № 3

росте перевалки продукции железнодорожного транспорта по годам.

В И Д П ПРОДУКЦИИ.	1927 / 28 г.		1928 / 29 г.		1929 / 30 г.		Средне квартал.		1 9 3 1 год.		1 9 3 2 год.		1 9 3 3 год.		План 1934 год.	
	Кв/мт.	Тонн	Кв/мт.	Тонн	Кв/мт.	Тонн	Кв/мт.	Тонн	Кв/мт.	Тонн	Кв/мтр.	Тонн	Кв/мтр.	Тонн	Кв/мт.	Тонн
РАБОТА УНИКО-УНИВЕРСАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫХ.																
Дрова складочн.мерш..	500335	208787	699944	286803	926253	490683	219311	99440	796222	344839	916051	396731	872538	377886	1887500	787500
% к 1927-28 году.			139,82		185,13		43,08		139,14		183,09		174,39		337,27	
Брезент пл.к.м.с.	18340	12837	31684	27060	36088	22987	14628	11825	80955	70612	53026	48290	30507	44068	247000	172900
% к 1927-28 году.			172,76		196,66		79,76		441,41		290,40		275,40		1846,70	
Прочие грузы в.....	-	20708	-	52924	-	96850	-	31014	-	194777	-	137456	-	130926	-	277714
% к 1927-28 году.			-	258,09		466,36		149,34		745,27		-		630,42		1237,22
Шасси-ваги в тоннах...	-	19908	-	34580	-	28372	-	6666	-	24760	-	21950	-	32230	-	57162
-"- по коллч.ч.ваг.м...	-	124800	-	216125	-	178375	-	44475	-	152975	-	137200	-	201450	-	575200
% к 1927-28 году.				173,18		143,09		33,23		122,57		109,94		161,42		460,90
Итого в тоннах.....		252360		402367		800095		148945		594968		602387		585095		1275276
% к 1927-28 году.				159,53		229,73		56,76		226,76		239,61		233,12		486,09
РАБОТА ВНУТРИ-ЗАВОДСКОГО ЖЕЛ/ДОР.ТРАНСПОРТА.																
Грузы вагонного сцепления воступ.с.м.с.	-	159818	-	120945	-	149332	-	77664	-	147034	-	233105	-	410680	-	662088
% к 1927-28 году....				77,36		95,84		49,84		94,36		149,60		260,56		563,27
Тонн - отправок.....		16731		23762		40295		11170		40089		48738		70562		102794
% к 1927-28 году....				142,02		240,84		66,76		297,54		291,30		421,75		610,18
Квадр. на Газель.....										6412		31660		13377		25000
Прочие по Газель. сот.												8821		62880		158500
Механические перевозки		522135		549081		667652		160112		1172600		2138000		1736056		3263785
% к 1927-28 году.....				105,16		127,68		30,67		224,36		409,98		332,50		619
Всего по II-му участку		694084		693388		897319		248946		1369133		2460314		2794255		4412157
% к 1927-28 году....				99,61		129,41		36,84		197,09		354,16		330,26		635

Наличие подвижного состава с 1-го января 1928 г. по 1933 год.

213

Наименование.	1928 г.	1929	1930	1931	1932	1933
Паровозов колеи 750 м/м.....	15	15	15	15	15	13
"- " " 1000 м/м.....	14	14	15	15	16	17
"- " " 1524 м/м.....	-	2	4	5	7	11
Платформ сер. "А" кол. 750 мм.	33	33	33	33	33	33
"- " " "Д" " "	79	79	79	79	79	79
"- " " "Б" " "	16	16	16	16	16	18
Крытые серии "Б" " "	6	6	6	6	6	6
Цистерны	4	4	4	4	4	2
Классные Пульмановские.....	5	5	-	-	-	-
Платформы "-	2	-	5	5	5	5
Крытых колеи 1524 м/м.....	5	5	5	5	55	52
Платформы об " "	2	2	2	2	43	46
Классных	-	-	-	-	-	9
Цистерны	15	17	17	17	17	19
Саморазгруж	-	-	-	-	2	2
Вагоны крытые Р.У. 1000 мм.к.	11	11	11	10	10	10
Платформ "-	130	131	163	165	165	165
Классных Сам.-Златоустовских	12	6	10	10	10	10
Вагон. крытых С.З.-1000 мм.кол.	17	16	16	16	16	16
Платформы "- " " "	22	25	25	25	25	25
"- Артур-Коппеля " "	62	57	57	57	57	57
Цистерн Ряз.-Урал. вагон.....	2	2	2	2	2	2
Триков	8	8	6	4	4	4
Снегоочиститель	1	1	1	1	1	1
Под ж и л ь е м	1	1	2	2	2	2
В с е г о: вагонов.....	431	425	459	459	552	561
паровозов.....	29	31	34	35	38	41

156
Надличие "Оборудования":

Створое депо:

Станков токарных	09	9	10	10	14	19
"- фрезерных.....	2	2	2	2	2	3
"- строгельных.....	1	1	1	1	2	2
"- долбежных.....	1	-	-	-	-	-
"- сверлильных.....	5	4	4	3	3	3
"- ручки сверлильные.	2	2	2	3	3	3
Станков токарн. по дереву...	1	-	-	-	-	-
"- шлифовальных.....	-	-	-	-	-	1
"- точильн. прив. нож....	1	1	1	2	2	3

Протяжение ж.д. путей.

Цесовозных жеде в километр. /главная линия/.....	107,5	107,5	110,8	125	138	169
Внутри-завод. ж.д.	32,10	32,10	32,93	36,35	37,8	51

Примечание: Протяжение путей по колеям составляет:

колея 1524 м/м.....						94,25
1524 - 1000 м/м.						6,78
1524 - 750 м/м.						11,52
1000 - 750 м/м.						7,18
колея 1000 м/м.						73,17
"- 750 м/м.						26,44

2/Оборудование нового паровозного депо сюда не входит.

1605

75

То же в тонно- километрах в сутки	8960	9006	101	9052	101	8856	99	13087	152	13352
То же в год	2688000	2914635	108	3141270	117	3188000	118	4711350	175	4806930
Загрузка менев. парав./на 1 пер час/ в вагон.....	21	21	100	19,4	92	17	81	18	86	19
Грузная плотность тонно/кил. на 1 километр протяжен. пути/	130267	161921	123,8	204335	157	237400	182	295270	227	270438

219

Начальник Илвено-Производственного Биро :- /Полудук/

Начальник Ствт-Биро :- /ЧУЗОВ/

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

УДМУРТИИ

УДМУРТИИ

УДМУРТИИ

УДМУРТИИ

Наименование.	27/28 год.	1928/29 год.		1929-30 г.		1931 год.		1932 год.		1933 год.	
	Количество.	Количество.	% к 1927-1928 году.	Количество.	% к 1927-1928 году.	Количество.	% к 1927-28 году.	Количество.	% к 1927-28 г.	Количество.	% к 1927-28 г.
Поступило вагонов с Н.К.П.С.....	11229	8114	72	14997	135	14765	132	23419	209	23705	211
Отправлено вагон.с продукц.из заводов	1073	1667	155	2932	274	3135	292	3546	330	5131	476
Коефф.оборота вагона св.парка....	0,64	0,88	138	1,12	175	1,20	181	1,27	200	0,72	113
Переработано I паровозом рабоч.парка вагонов на I час.....	2,55	2,28	90	2	79	2	79	2	79	2	79
То же - в сутки.....	40,6	36,65	90	32,7	81	32,8	81	33	82	33,6	83
То же тонн на р д и ч а с.....	29	27	94	25,04	88	36	124	46,2	159	49,15	170
То же - в сутки.....	461	438	95	408	89	584	127	760	165	836	181
То же тонно/километров на I час....	65,30	60,69	93	56,08	86	102	157	148	227	137	210
То же - в сутки.....	1042	978	94	914	88	1676	161	2437	234	2338	224

ТАБЛИЦА № 9

Технико-Экономических показателей по Управлению ж.д. Трансси
/Раздел П "ТРУД" / за период с 1927/1928г. по 1933 г. включительно

№ № п/п.	Наименование показателя.	За 1931 Год.	За 1932 Год.	% к 1931 Году.	За 1933 Год.	% к 1931 Году.
I.	Средне-суточное количество рабочих.....	959	1045	108,97	1106	115,33
2.	М.О.П.....	62	60	103,33	63	105
	<u>С л у ж а щ и е.</u>					
3.	Адм.тех.персонал.....	500	500	192,40	104	200
	Инженеров.....	1	3	300	7	700
	Техников.....	3	4	133	9	300
	Практиков.....	48	93	193	88	183
4.	Адм-хоз.и сч.контор..	125	175	140	182	145,60
5.	Всего служащих.....	177	275	155,10	286	161,60
	% служащих к рабочим.	29,58	26,32		24,47	
	<u>Рабочее время.</u>					
	<u>В д н я х.</u>					
6.	Календарное.....	276192	298044	107,91	314841	113,38
7.	Фактическое.....	247478	263937	106,65	278743	126,33
8.	% использ. раб. времени	89,60	88,55		88,53	
	<u>Потери в днях.</u>					
9.	По болезни в абс. вып.	6644	7048	106,08	9360	140,88
	В ‰ отношении.....	2,40	2,36		3,01	
10.	По уваж. причинам.....	1073	502	46,80	520	48,50
	В ‰ отношении.....	0,39	0,17		0,17	
11.	Выполн. общ. обязаннос.	2426	2652	109,32	4424	182,36
	В ‰ отношении.....	0,88	0,89		1,42	

Декретные отпуска	12713	17586	138,33	16869	132,69
В % отношении....	4,60	5,9		5,42	
По родам абс. выраж..		727		739	101,70
В % отношении.....		0,24		0,24	
По не уваж. прич....	6070	5593	92,15	621	10,23
В % отношении.....	2,20	1,88		0,20	
<hr/>					
ИТОГО потерь в абсол.	28926	34108	117,91	32533	112,47
В % отношении.....	10,47	11,44		10,46	
<u>В ч а с а х .</u>					
Календарное.....					
Фактическое.....					
% использования раб/вр. потери в челов/часех.					
в/за счет потери в днях					
б/просто абсол. выраж.	4933	9729	196,43	59752	1206,40
В % отношении.....	0,25	0,44		3,07	
Средне-продол. рабочего дня в часах.....	7,90	7,52	95,20	7,66	96,97
Кoeffиц. сменности.....	1,32	1,58		1,72	
<u>Фонды заработной платы:</u>					
Фонд заработной платы рабочих без МОП.....	1186,87	1470,27	123,88	1743,55	146,90
МОП.....	40,32	40,95	92,40	50,15	113,14
Тоже-техперсонала....	151,29	325,38	215,07	414,257	273,82
Тоже-счетово-контор..	184,80	331,37	179,31	338,545	183,19
<u>З а р п л а т а .</u>					
Средне-месячная зарплата рабочих без МОП....	103,13	117,25	113,70	131,37	127,38

19

Зарплата МОП.....	59-57	56-88	95,50	66-83	113,50
- " - техперсонала...	242-46	271-15	111,83	331-94	136,90
- " - счет-мониторского	123-20	157-80	128-10	155-01	125,82
- " - сред.служащих..	158-23	199-01	125,7	219-35	138,54
Средне дневная зарплата рабочих....	4-79	5-57	116,30	6-25	130-50
Средне часовая зарплата рабочих....	61,00к	74,00к.	121,40	82,00	134,50

Выработка.

Валовая продукция в от- пуски.ценах 1932г...	4392,06	7110,30	161,89	6440,64	146,64
Выработка валов.продук- ции на 1-го рабочего без МОП в месяц.....	381-65	567-01	148,57	485-28	127,15

Прочие показатели.

Средний коэффициент квалификации.....	1,6	2617	1,79
% сделщ.по отработ. времени.....	54,10		47,46

ТАБЛИЦА № 10

обозначив роста наработки и зарплати одного рабочего по Управлению жел/дор.Транспорта.

Источники изменения в наработку:

Источники изменения в зарплате:

№ п/п.	Факторы роста наработки.	Г о д ы:		Примечание.	№ п/п.	Факторы роста зарплат.	Г о д ы:		Примечание.
		1932 г.	1933 г.				1932 г.	1933 г.	
1.	Рационализация...	1,01	0,93		1.	По 1-му пункту	-	-	
2.	Интенсификация: уплотнен. рабоч. дня соц. соревнование и удерничество	2,0	2,10		2.	По 2-му пункту	2,0	2,10	
3.	Сокращение простоев....	-0,19	-2,83		3.	По 3-му пункту	-0,09	- 1,42	
4.	Сокращение оргтехнеулавок.....	-	-		4.	По 4-му пункту	-	-	
5.	Сокращение брака	-	-		5.	По 5-му пункту	-	-	
6.	Сокращение повремен. работ....	-11,50	-2,0		6.	По 6-му пункту	3,04	-	
7.	Изменен. календар. раб. времени	-	-		7.	По 7-му пункту	-	-	
8.	Сокращение невыходов	1,08	-		8.	По 8-му пункту	-1,08	-	
9.	Вследствии загрузки обрудован- ная по первоклассным бригадам.	31,00	36,34		9.	По 9-му пункту	2,20	4,50	
						Механический рост.....	7,10	21,11	
-----					-----				
	Итого рост наработки на 1-го рабочего	48,57	27,15			Итого рост зарплат на 1-го рабочего	13,70	27,38	

С. В. О. Д. К. А.

о соц. соревновании и ударничестве.

	Ударничество и хозрасчет.																	В н о м ч и с л е:																
	Коллектив артелей.				Индивид. ударник.		ИТОГО. -				По партиям.			По национальнос.			По полу			Ударников.			Соревнующихся бригад между собой.											
	Колл.	Сред.	Сред.	иниц. работ.	Раб-чк.	ИТР	Брг.	В них работ. ин-див.	ВШО/ВШОМ	ВШОМ	б/п.	Русск.	Удмур.	Татар.	Проч.	Муж.	Женщ.	Служ.	МОП	уче-ннк.														
Январь...	137	1275	1	53	160	1634	193	71				64	179	10		414	70	12		150														
Февраль..	134	1313	1	162	160	1695	186	67				66	194	10		440	118	23		111														
М а р т..	155	1418	3	113	181	1753	186	67				66	208	10		460	118	11		154														
Апрель...	162	1391	7	12	185	1620	193	42				61	185	9		394	123	48		80														
М а и ...	184	1827	35	14	204	2060	202	135				81	193	19		656	95	36		95														
И ю н ь..	191	1791	28	13	211	2017	199	31				91	170	11		664	79	52		109														
И ю л ь..	189	1675	52	23	210	1933	203	124				86	151	11		658	62	52		93														
Август...	130	1129	24	11	156	1371	137	74				38	112	5		372	37	-		95														
Сентябрь.	100	688	6	11	108	777	56	36				42	18			576	6			108														
Октябрь...	134	843	19		142	934	11	73				64	22	3		200	61			142														

В августе отошел Анго-гуж. транспорт отошли Погруз и Дворовый.

ТАБЛИЦА № 12

О х в в т постоянно действующих норм.

22

Года:	Общее количество норм в I/I-	И з н и х м е т о д о м :							Выпуще-но вновь в течении года.	Убыло в год в связи с пересм. за не-удобн.	Остав-лось в дейст-вии.	% технич. норм	Примечание.
		Элемен. рас-четам.	На инстру-ктвж.	Хроном. и Фотогр. рабоч. дня.	Под-счет машн. вре-мя.-	По энело-гии.	По статис-тике.	Практи-чески.					
27/28 г.	12576	-	-	-	-	4083	240	8253	254	-	12830	-	
28/29 г.	12830	-	-	-	-	3568	4356	4906	-	3048	9782	-	
29/30 г.	9782	-	-	-	-	2985	4969	1828	-	8261	1521	-	Убыло в связи с перед. Увино-Узг. ж. д.
30/31 г.	1521	-	-	56	-	427	1038	-	4923	253	6191	-	Пришло в связи с приемом Ув.-Узг. ж. д.
1932 год.	6191	247	367	159	-	755	2836	1827	68	848	5411	12,48	
1933 год.	5411	421	367	223	25	219	2820	411	1324	2166	4571	22,79	на I/XI-33 г.

229

ТАБЛИЦА № 13

плотность рабочего дня.

Наименование участков.	В 1928 г.	В 1929 г.	В 1930 г.	В 1931 г.	В 1932 г.	В 1933 г.	Примечание.
Кел./Дорожный транспорт	-	-	21 -	64,02	-	-	Общее по мет.7-ми часки.
Отдел П у т и	-	-	-	77,54	75,00	78,88	
Паровозные бригады...	-	-	-	-	61,32	79,93	Норм.кол. и 79,2 - 750 м/м.колес.
Слесаря-котельщики....	-	-	-	77,28	75,1	/76,72 I уч./ и /87,00 - П-я участок/.	
Механическая м-ская...	-	-	-	71,97	75,25	86,49	
Вогонное д е п о	-	-	-	77,84	81,1	80,1	

~~221~~

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

ЗАВЕРИТЕЛЬНАЯ НАДПИСЬ

В деле № _____ описи № 13 фонда № 16
 подшито и пронумеровано 21 (двадцать
одним) листов.

" 15 августа 1974 г.

Григорьев (Подпись)

настоящей единице хранения № _____
 на № _____ опись № _____ р. н. у. р. в. л.
двадцать три (23) листов.
 Должность архивиста
27. 10 1977 г.

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ



АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

ЗАВЕРИТЕЛЬНАЯ НАДПИСЬ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ

АРХИВЫ УДМУРТИИ