

725

А

634.7
№ 75

П Р И К А З

ПО НАРОДНОМУ КОМИССАРИАТУ
ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

№ 734

г. Москва

28 июля 1936 г.

О введении новых технических норм и
норм выработки по автомобильным доро-
гам на лесовывозке и на хозяйственных
работах фабрично-заводских предприятий
и леспромхозов



А

А

52967

П Р И К А З

По народному комиссариату лесной промышленности
Союза ССР

г. Москва

№ 734

28 июля 1936 г.

О введении новых технических норм и норм выработки по автомобильным дорогам на лесовывозке и на хозяйственных работах фабрично-заводских предприятий и леспромхозов

План первого полугодия по автовывозке выполнен на 96,5%. Наряду с дорогами, выполнившими план (Комиссаровская 230%, Лужская 163%, Соловьевская 141%, Апшеронская 137%), многие дороги дали резкое недовыполнение плана (Алагирская 6%, Широкопадская 13%, Тайковская 29,5%, Алханкалинская 31% и т. д.).

Основные причины плохой работы дорог и недовыполнения плана были вскрыты на отраслевой конференции по пересмотру норм на автотранспорте в выступлениях стахановцев-шоферов, грузчиков и низовых инженерно-технических работников.

Эти выступления выявили значительные простои машин под погрузкой и разгрузкой из-за отсутствия древесины, неупорядоченности дорожного хозяйства (отсутствие элементарного ремонта дорог, мостиков, дорожных знаков); отсутствия диспетчеризации и твердого графика работ, низкого качества прицепов, отсутствия предупредительного ремонта машин, недостаточного оборудования мастерских и гаражей, неорганизованности в снабжении запасными частями и неслаженности непрерывного потока производства, начиная от валки и кончая разгрузочными складами.

Применение автодерриков, конных дерриков и предварительная нагрузка автоприцепов, ускоряющих оборачиваемость автомашин, проведенное успешно на Лососинской, Вилговской и Кондопожской дорогах, не нашло широкого распространения, и до сих пор основная масса древесины грузится вручную.

Слабая трудовая дисциплина на базах и, как результат этого хищение горючего, небрежное отношение к машинам, аварии и прогулы дополняли указанные недостатки и мешали использовать колоссальные резервы автотранспорта на лесовывозке, вскрытые стахановцами.

Сдано в набор 31/VII 1936 г.
Объем 2 п. л. 1,9 уч. ав. л.
Уполн. Главлита № В-45792.

Подписано к печати 4/VIII 1936 г.
Формат бумаги 62 X 94^{1/16}
Тираж 10.000

8-я тип. „Мособлполиграф“, ул. Фр. Энгельса, 46. Нар. 2924.

План подготовки шоферов, и в особенности шоферов-газогенераторщиков, выполняется крайне медленно и неполностью. На 1 июля 1936 г. на курсах подготовки шоферов обучено и обучается вместо предусмотренных по плану 1385 чел. только 811 чел., на курсах шоферов-газогенераторщиков — вместо 1275 чел. 1011 человек.

Со стороны руководителей главных управлений, трестов и предприятий нет оперативного руководства и контроля за технической учебой.

Совершенно недопустимо то обстоятельство, что до сего времени постоянные рабочие, ИТР (в частности диспетчеры), и особенно стахановцы, не полностью охвачены технической учебой.

При всех этих недостатках, мешающих эффективной работе автобаз, стахановцы-шоферы:

т. Колу Юрье — Вилговская автодорога (Кареллес);
т. Федоров С. Т. — Лососинская автодорога (Кареллес);
т. Киселев М. Ф. — Кондопожская автодорога (Кареллес);
т. Ягодников Н. Г. — Лежская автодорога (Севлес);
т. Мануев Н. Ф. — Лежская автодорога (Севлес);
т. Орлов Ив. — Сонский комбинат;
т. Карпов Алексей — Сонский комбинат;
т. Хохлов — Кирская автодорога (Чувашлес);
т. Кожанов — Соловьевская автодорога (Чувашлес);
т. Михаленко Г. И. — Житомирская автодорога (Украинлес);
т. Рыхлицкий — Житомирская автодорога (Украинлес);
т. Кудин А. — Бобруйская автодорога (Лесбел);
т. Никитин М. А. — Клинская автодорога (Мослеспром);
т. Чуй П. П. — Борисовская автодорога (Лесбел);
т. Павловский С. М. — Борисовская автодорога (Лесбел);
т. Ревякин И. Е. — Сузунская автодорога (Новсиблес);
т. Карпов Александр — Егорьевская автодорога (Мослеспром);
а также стахановцы-слесаря, грузчики и рабочие других специальностей, обслуживающие автовывозку, во много раз перевыполняют нормы и на деле доказали отсталость действующих технических норм и норм выработки.

Шоферы-стахановцы показали возможность освоения новых, наиболее эффективных способов возки с несколькими колесными и санными прицепами, а также использования газогенераторов. Стахановцы снизили расход горючего и резины, улучшили качество ремонта и удлиннили сроки межремонтного пробега автомашин.

Опыт работы стахановцев автомобильного лесотранспорта дает возможность теперь же коренным образом перестроить транспортный процесс, устранить узкие места, ввести более эффективные способы возки, увеличить нагрузку на автомашины, технические и коммерческие скорости движения.

В соответствии с предложениями, разработанным отраслевой конференцией по пересмотру технических норм и норм выработки на автовывозке, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Установить с 1 августа с. г. прилагаемые технические нормы и нормы выработки, систему организации производства

и оплаты труда на автовывозке, а также ввести в действие с того же числа прилагаемые нормы межремонтных пробегов автомашин, простоев автомашин в ремонте, нормы расхода горючего, резины и смазочных материалов.

2. По ледяным, лежневым и шоссейным дорогам в основном проводить возку с несколькими прицепами и по грунтовым дорогам с полуприцепом. Вывозку без прицепа на всех видах дорог как правило, запретить, допустив таковую лишь в горных местностях.

3. Погрузку автомашин производить, как правило, автодерриками, конными дерриками и лебедками и в порядке предварительной погрузки автоприцепов.

4. Для практического осуществления вновь установленных норм на каждой автомобильной базе разработать план конкретных мероприятий, вытекающих из настоящего приказа, по улучшению технологического процесса, наиболее эффективной организации производства и труда на каждом отдельном участке работы, а начальникам трестов и главков проверить на местах правильность оперативных планов и взять выполнение их под личное наблюдение.

5. В целях улучшения постановки подготовки кадров ГУУЗу и начальникам главных управлений принять меры к полному охвату техническим обучением контингента рабочих основных специальностей, установленного приказом по Наркомлесу от 21 февраля с. г. № 189, особо обратив внимание на кружки и курсы повышения квалификации рабочих-стахановцев и на подготовку опытных водителей и механиков по газогенераторным машинам, а также диспетчеров.

6. Для широкого обмена опытом и изучения приемов и методов работы лучших стахановцев развернуть школы и курсы стахановской учебы, где лектора-стахановцы давали бы объяснения и практически знакомили с методами своей работы.

7. Лучших стахановцев, организаторов стахановского движения, использовать как инструкторов для внедрения методов их работы на автовывозке.

8. Одновременно ввести в действие с 1 августа 1936 г. прилагаемые технические нормы и нормы выработки автотранспорта, не занятого на лесовывозке.

Выражаю твердую уверенность, что руководители, рабочие, ИТР и служащие автомобильных баз немедленно изживут все вскрытые на конференции недостатки, осуществят борьбу за внедрение и развертывание стахановского движения и полное использование всех производственных и трудовых резервов и быстро обеспечат выполнение и перевыполнение новых норм.

Народный Комиссар

Лесной Промышленности СССР С. ЛОБОВ

28 июля 1936 г.

Раздел I

Технические нормы производительности и нормы выработки на лесовывозке автомашинами

§ 1. Технические нормы производительности автомашин ЗИС-5 при работе на жидком топливе

Условия работы			Нагрузка на рейс в ф.м	Средн. технич. скорость в км/час	Подгот.-заключ. работа на смену (в минутах)	Длительность маневров и простоев на рейс в минутах			Коммерческая скорость в км/час			
Виды прицепа	Вид дороги	Руковод. подъем в тысячных				на погрузочн. складах конным дерником	на разгрузочн. складах вручную	простой при скрешивании на рейс	при 10 км	при 15 км	при 20 км	при 25 км
Колесный и санный полуприцеп	лежнев.	до 0,030	12	25	30	36	18	20	9,7	12,4	14,0	15,6
То же	"	" 0,050	11	25	30	33	16	20	10,3	12,8	14,5	15,6
"	шоссе	" 0,080	8	22	30	24	12	5	12,8	14,6	16,0	16,9
"	грунтов.	" 0,030	7	17	30	21	10	5	11,3	12,8	13,5	14,4
"	"	" 0,050	6,5	17	30	20	10	5	11,5	12,8	13,5	14,4
"	"	" 0,080	6	17	30	18	9	5	11,8	13,1	14,0	14,4
Поездами с колесными и санными прицепами в 3 оси	лежнев.	" 0,030	16	21	30	30	20	20	9,4	11,6	13,0	13,8
То же	шоссе	" 0,030	12	18	30	25	15	5	10,7	12,4	13,5	14,4
Поездами с санными прицепами	ледянки	" 0,030	22	22,5	30	10	8	5	15,5	17,2	18,5	18,8
То же	"	" 0,050	18	22,5	30	10	8	5	15,5	17,2	18,5	18,8