

ЗАВОДЫ И ВЕРФИ, отдающие счет Волге

Промышленность должна обеспечить выполнение заказов

Значение Волжского флота для народного хозяйства увеличивается с каждым годом, ибо Волга, как мощная артерия Советского союза, проходит среди районов с бурно-растущей промышленностью.

В пределах этих районов построены и строятся такие гиганты индустрии, как Автострой, Саратовский завод комбайнов, Ярославский резиновый комбинат Сталинградский тракторный, Бийческий тубочный завод и ряд других.

Волга является той артерией Советского Союза, по которой идет товарищество для города Ленина, хлопок и хлеб для Московской и Ивановской промышленных областей. Волга связывает Урал с промышленным центром.

Эти экономически - политические предпосылки и ряд не менее важных других в связи с бурным ростом всего народного хозяйства требуют от Волги быстрых, действительно большевистских темпов в работе.

Несмотря на такое исключительно важное значение Волжского флота, мы используем и ряд не менее важных других в связи с бурным ростом всего народного хозяйства требуют от Волги быстрых, действительно больши-

вистских темпов в работе.

Мы имеем увеличение коэффициента использования флота против давленого времени. Так при наличии 37,2 тага и 27,1 тоннажа процентов от давленого количества флота, Волга в 1930 году выполнила плавопривоз в 118,1 процент против давленого времени и это достигнуто пароходом с плавовой системой пародного хозяйства усилиями в героями лучшей части рабочих водного транспорта.

Наряду с этим мы заявляем, что Волжский транспорт полностью своих производственных возможностей не использовал, еще много внутренних ресурсов в Волге, которые мы, видимо, должны взять и возьмем, но эти возможности ни в какой степени покрывают тех требований, которые предъявляются Волге.

Партия и правительство в своих решениях от 5 февраля с. г. обязали промышленность содействовать развитию флота, но на сегодняшний день мы находимся в констатировании своих недостатков в работе заявляя, что промышленность еще не повернулась лицом к водному транспорту.

Плохое отношение промышленности к Волге мы подтверждаем следующими данными:

По договору завод «Красное Сормово» к сентябрю тек. года должен был изготовить разные стальные изделия ВУРГУ - 45 тонн. фактически получено 6 тонн; Нижегородский завод на 50 тонн изделий - слал только 1½-2 тонны. Балтийский завод, несмотря на предписание зам. пред. ВСНХ т. Кагановича, - отказывался от принятия заказа Волги на стальное литье в количестве 67 т. Речсоз-

на себя обязательство: вести боевыми темпами подготовку флота к навигации 1932 года и одновременно ставят вопрос перед ИТС заводов и верфей о необходимости в выполнении заказов для Волги.

Обращение ко всем партийным, комсомольским, профсоюзным и хозяйственным организациям, ко всем рабочим и инженерно-техническим работникам заводов и судо-верфей, выполняющим заказы Волги!

Дорогие товарищи!

Судо-верфь и Пароходы, несмотря на расширение ВСНХ, отказались принять заказы на котлы. Завод им. Никольского не дал из 84 транспортов из одного. Зав. им. К. Марка не дал 9 штук кранов Деррих. Завод Диана из 43 штук аккумуляторных тележек дал 10 штук.

СУДОВЕРФИ НЕДОДАЛИ: Мордовская - 20 барж с грузоподъемностью в 121800 тонн; Сормовская - 12 пароходов, мощностью в 9600 индикаторных сил; Горюховец - 18 барж с грузоподъемностью в 29700 тонн.

По другим заводам такая же картина.

Постройка пароходов и железных пароходов судов идет недостаточно.

«КРЕПКОЕ» ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

По договору «Кр. Сормово», в октябре должен был дать Волге 45 тонн стальных изделий, а дал только 6 тонн, Коломенский завод вместо 50 тонн дал 1½. Балтийский отказался от заказа. Судо-верфь недодала много пароходов и барж.

Rис. Гр. Ст.



Водами по воде

УДАРНО ВЫПОЛНИТЬ ЗАКАЗЫ ВОЛГИ

Волга имеет исключительное значение для всего народного хозяйства, как выгодно, дешевый путь, соединяющий важнейшие промышленные и сельско-хозяйственные районы Союза.

Бурный рост промышленности и коллективизация сельского хозяйства предъявляют Волге ежегодно все более повышенные требования в грузоперевозках, как одной из самых мощных водных артерий Союза.

Но Волга, как нам известно, работает неудовлетворительно, из-за задания партии и правительства не выполняется.

Причина неудовлетворительной работы Волги кроется не только в самом водном транспорте, но и в промышленности.

Промышленность систематически не выполняет заказы Волги, как правило срывая вские сроки, это характеризует то, как промышленность борется за выполнение обращения о речном транспорте СНК ССР и ЦК ВКП(б) от 5 февраля 1931 года.

Для характеристики напряженного состояния в выполнении заказов Волги дадим слово фактам: вместо 70 тыс. инд. сил, которые должны были дать промышленность в 1931 году, Волга получила только 16000. Не лучше дело обстоит с тоннажем. Отличающимся в этом заводе: «КР. СОРМОВО» не дал 11 котлов, ЛЕНИНГРАД - Судо-верфи - 12 котлов, «КР. ПРОГРЕСС» не дал 14 двигателей внутреннего горения, завод «ДВИГАТЕЛЬ РЕВОЛЮЦИИ» - дизели, «КОЛОМНА», БАЛТИЙСКИЙ не выполняют заказов на производство запасных частей для двигателей и земкарбон, Ленинградский завод «К. МАРКС» не дал 9 кранов системы «Деррих». Одесские - транспортеры, завод «ДИНАМО» 33 аккумуляторных тележек, Судо-верфь «К. Сормов» 12 шт., пароходы - 10000 инд. сил, «Мордовники» - 20 барж, грузоподъемностью в 121800 тонн, «Горюховец» - 18 барж, грузоподъемностью в 29700 т. л.

Только из этих фактов становится ясно, как промышленность способствует срыву ряда работ в навигацию 1931 года. Разве не ясно, что каждая новая пущенная в эксплуатацию единица сумеет обеспечить переброску лишился тысяч тонн нефти, хлеба, соли в промышленные районы, цемента, леса, новостройкам. Но этого промышленность, к великому сожалению не поняла. Об этом говорят ее практика выполнения заказов.

За дело транспорта «НАДО ВЗЯТЬСЯ, НАКОНЕЦ, ПО-БОЛЬШЕВИСТИКИ И ДВИНУТЬ ЕГО ВПЕРЕД».

на себя обязательство: вести боевыми темпами подготовку флота к навигации 1932 года и одновременно ставят вопрос перед ИТС заводов и верфей о необходимости в выполнении заказов для Волги.

Несвоевременное выполнение заказов может поставить под угрозу выполнение плана перевозок, ибо техническое состояние флота в настоящее время рисуется в тяжком виде:

Корпусы самоходных судов возрастом свыше 30 л.-37 проц.

Котлы возрастом свыше 25 л.-69 проц.

Машин возрастом свыше 30 л.-56 проц, при чем котлы и машины по своей конструкции в большинстве случаев не выдерживают давления.

Общая потребность Волжского флота на 1931-32 г. в изделиях, изготавливаемых промышленностью, выражается в следующих цифрах:

1. Запасных частей для земледелия - 59 тонн.

2. Валовых болванок - 12,2 тонны.

3. Винтов, цилиндров, крышек двигателей паровых штурвалов и брашилей и др. частей механизмов - 981 тонна.

4. Паровых котлов - 43 шт.

5. Паротреклоков - 37,660 инд. сил.

6. Железных пароходов барж - 275,900 тонн.

7. Паровых кранов - 12 шт.

8. Транспортеров и проч. оборудования - 400 шт.

Неоднократно принимаемые меры и размещение этих заказов по заводам промышленности и реализация незначительной части размещены и приняты к исполнению заводами заказов - обычно реальных результатов не имели.

Мы требуем от всех заводов и судо-верфей немедленного выполнения заказов Волги с тем, чтобы в национализации 1932 г., завершающей выполнение пятилетнего плана, мы с честью могли выполнить задание партии и правительства.

Мы надеемся, что партийная секция, комсомольская и хозяйственная организации, инженерно-технические работники и печать обязательно примут участие в запрещении Волги обеспечить полное выполнение ее заказов.

За партрорганизатора ВУРГА - Ягельян.

Нижнекамский - Юлии.

Секретарь Нижнекамского ВЛКСМ - А. Раевский.

Бюро ИТС ВУРГА - Брезеневский.

Начальник Новолужского Штаба цепочки - А. Белов.

Нижегородская бригада уполномоченного ЦК ВКП(б) и СНК ССР. Слушатели Весенних Транспортных Академий - Рогожкин.

А. БЕЛОВ.

ЗАТОН К. МАРКА.

ПЕЧАТЬ ТРАНСПОРТА - ГАЗЕТА БОУ КОМПОДА

ПЕЧАТЬ ЖУРНАЛА «НА ВАХТЕ»

ПЕЧАТЬ ГАЗЕТЫ «ВОЛГА»

ПЕЧАТЬ

