

**На призыв сталинцев отвечать усилением
темпов борьбы за первый мощный
пассажирский паровоз**

ДАТЬ ПОЛНЫЙ ХОД РАБОТАМ 1-4-2

31 марта мы писали в «Полном ходе» о том, что по некоторым большим и сложным по литью по обработке деталям (например, рамы задней и передней тележек) имеется разрыв между сроками Коломзавода и ЦЛПБ. Сейчас этот разрыв ликвидирован. Чертежи идут даже несколько раньше срока. Однако, наши материалы говорят о неподготовленности паровозного отдела к рассылке чертежей в цехи. В самом деле, чертеж котла 1000Б с 13 числа и под конец марта месяца лежал в столе заказов паровозного отдела. чер. Ш333 (букса) был получен 3 марта, а отослан в цехи 28-го по справке, полученной нами от т. Ершова, 9 апреля положение было таково: из ЦЛПБ получен 101 чертеж, на 90 чертежей проработан технологический процесс, они отосланы в фотографию для печатания номенклатур, а получено из фотографии 52 чертежа.

Скверная работа фотографии и стола заказов паровозного отдела срывает 1-4-2. Стол заказов не рассылает чертежи в цехи, пока не получит всех номенклатур, не желая путать свой учет, в результате чертежи непроизводительно лежат, вместо того, чтобы по ним делались модели.

Совещание при дирекции 3 апреля констатировало, что имеются все возможности для разворачивания работы в цехах, особо трудные работы предположено выделить в особую группу, допуская аккордные, сверхурочные и т. д.

Когда ТПС (техническо-производственный сектор) просматривал и утверждал график подачи чертежей, то не поинтересовался примерными габаритными размерами будущих деталей, которые ЦЛПБ могло охотно сообщить. В результате получилась большая загрузка модельной большим количеством одновременных моделей, все крупные, все первой очереди (рамы тележек, буферный брус, параллельная рама, ведущие и сцепные колеса), которые идут из ЦЛПБ в срок и раньше срока. Уходящих из ЦЛПБ товарищей из цехов по разным вопросам при виде новых конструкций появляется масса вопросов по технологическому процессу, так как детали не похожи на обычные паровозные детали и имеют другие процессы и место под обработку, чем, например, на «СУ».

Даем наши предложения, которые просим обсудить на собраниях и производственных совещаниях.

1. Столу заказов паровозного отдела сократить путь чертежа от бюро до цеха, допуская первоочередную рассылку их в заготовительные цехи, не дожидаясь получения всех номенклатур, особенно в модельную и в кузницу. Для налаживания учета администрации отдела

прикомандировать дополнительных сотрудников. Выделить ответственное лицо за немедленную рассылку проработанных чертежей в цехи.

2. Фотографии комплектно и в срок выполнять заказы по 1-4-2. Отделу снабжения снабжать фотографию нужным количеством светочувствительной бумаги. Нельзя допускать срыва 1-4-2 из-за нечеткой работы этих двух звеньев аппарата.

3. Общественным организациям и администрации модельной обсудить вопрос — какими мероприятиями ускорить выпуск и пропуск одновременного количества больших и сложных моделей на 1-4-2. Модельщики должны мобилизовать и выделить на 1-4-2 лучших, испытанных на работе ударников. Все работы должны идти в две смены.

4. Котельному цеху, имеющему большое количество чертежей, развертывать работу, не дожидаясь получения всего материала.

5. ТПС более точно увязать сроки по деталям с программой отдельных цехов.

6. Наметившийся сдвиг более тесной связи паровозного отдела с ЦЛПБ углубить, для этого договориться с ЦЛПБ о посылке работников из технологического бюро отдела, паровозомеханического, паровозной сборки на несколько вечеров для проработки с бригадами ЦЛПБ вопросов сборки, обработки деталей и предварительного ознакомления во всем объеме с проектируемыми конструкциями, большинство которых известно и вычерчено в ЦЛПБ, чтобы чертежи не валились, как снег на голову, а были предварительно проработаны с учетом замечаний цехов.

Мы считаем, что комсомольская организация завода должна включиться в бой за 1-4-2, работая в сигнальных постах ИТР и «Полного хода», а не стоять в стороне от разработки и освоения новых паровозных конструкций.

Бригада «Полного хода» и газеты «Локомотив»: ФИЛИППОВ, ЖИРИЦКИЙ, ОЛИФЕРОВА.

**Сводка выпуска чертежей паровоза 1-4-2
бригадами ЦЛПБ**

На 12 апреля бригада **Хлебникова**, работающая над котлом, арматурой, будкой, должна была выпустить 65 чертежей, выпустила 61. Бригада **Уткина**, работающая на перегревателе и водоперегревателе, имела задание в 13 чертежей, выпустила 10. Бригада **Корнеева**, работающая на раме, вместо 13 чертежей дала 18. Перевыполнила задание и бригада **Макарова**, работающая на машине, вместо 32 чертежей дала 34. По бригаде **Сидорова**, работающей на тендере, выпуска чертежей не было.

Досрочно выполнили работу по большим сложным деталям чер. 2п-321 конструктора **Корнеев Ф. И.** и **Филиппов В. В.**, срок по графику был установлен 30 апреля, закончено 11

апреля. По шкворневой балке, срок по графику 10 мая, закончено 11 апреля.

Сигнальный пост ячейки ВЛКСМ ЦЛПБ.

26 ПОТЕРЯННЫХ ДНЕЙ ИЛИ ИСТОРИЯ С ЦИЛИНДРОМ

НЕ ПОЗВОЛИМ БЮРОКРАТАМ СРЫВАТЬ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО О ВЫПУСКЕ МОЩНОГО ПАССАЖИРСКОГО ПАРОВОЗА 1-4-2

Паровозный отдел 27 февраля получил чертеж на цилиндр для сверхмощного пассажирского паровоза 1-4-2, а номенклатуры пустил в цехи только 7 марта, промариновав, таким образом, чертежи бесцельно у себя 9 дней. А для модельного на исправление моделей поставил срок 15 марта. Видимо чиновники от техники полагают, что исправить модель легче и скорее, чем написать номенклатуру.

Модельщики, получив чертеж 6 марта, начали перевозку моделей из склада только 11 марта потеряно еще 6 дней, из-за этого намеченный срок для исправления моделей к 15 марта был продлен до 18-го, а отправили модель в сталелитейный только 25 марта вечером.

Как отнялись к цилиндру сталелитейщики?

Бригадиры ходили около модели и ждали — вот-вот она поступит в работу, но администраторы ее пустили только 5 апреля, ссылаясь на отсутствие гвоздей. Потеряно еще 11 дней.

Итак, из-за бюрократической косности цеховых работников, всего бесцельно потеряно 26 дней, не говоря уже о задержках в производстве. Гвозди ли тут виноваты?

Надо расследовать это дело, тем более, что наш завод дал обязательство Луганскому заводу передать модель до 1 мая, который строит паровозы 1-5-1 с такими же цилиндрами.

История с цилиндром характерна. Цехи своей халатностью показывают не только недооценку в борьбе за мощный пассажирский паровоз, необходимый для железнодорожного транспорта как одно из звеньев реконструкции, но и срывая срок выпуска, срывают социалистические обязательства, взятые по договору с Мытищами.

Паровоз.