

МОБИЛИЗОВАТЬ ВСЕ СИЛЫ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПОСТАНОВЛЕНИЯ СНК и ЦК ВКП(б) О РАБОТЕ ЖЕЛ.-ДОР. ТРАНСПОРТА И СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ДОГОВОРА С ОМИЧАМИ

ГОРН

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
О Р Г А Н
партиолл., ФЭМК и заводсупр.
Барн. Горного-Вагонно-Ремонт. завода

Указание наркома тов. Андреева завод должен безоговорочно выполнить

Цена отд. № 5 к. 16 июля 1933 г. № 27 (77)

Проработать, внедрить и полностью осуществить

Постановление СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) о работе железнодорожного транспорта дает развернутую конкретную программу действий, программу борьбы за четкую большевистскую работу железных дорог.

Для достижения должных результатов в деле несамостоятельной пролетарской дисциплины на железнодорожном транспорте необходимо ввести во всей сети железных дорог систему политотделов... с подчинением политотделам всех партийных организаций на железнодорожном транспорте.

Решение СНК СССР и ЦК ВКП(б) о введении политотделов на жел. дорожном транспорте, о коренном переломе в работе, о переброске специалистов из канцелярий непосредственно на производство, о сокращении разбухших штатов дирекций и районов, о повышении зарплаты рабочим и специалистам, работающим на линиях, в депо, заводах, с применением для ведущих групп рабочих премиально-прогрессивной оплаты труда, а в депо премирование — ставит ответственную задачу развить стимул к работе, повышает ответственность за полное выполнение транфинплана.

Барнаульский ПВРЗ за 1-е полугодие программу по паровозам выполнил на 89,5%, отдельные паровозы простояли в ремонте вместо 8,75 дня до 21,1 и до 24,7 дней. Программу по вагонам выполнили на 72,9%. По поковке план выполнен на 86,8%, по литью чугуна на 96,6%, по меди 73,7%. Так мы боремся за осуществление производственной программы. Так мы готовим транспорт к осенне-зимним перевозкам.

Треугольники цехов еще по оппортунистически относятся к позорным срывам программы, ссылаясь на недостаток рабочей силы, на несвоевременность.

Сделать коренной перелом

Заводской Совет ОСО с 20/VI по 20/VII с/г. проводит ежемесячно по мобилизации средств. 20/VI почти по всем цехам были проведены беседы на тему: «Мягкотелка», 26/VI был проведен вечер членов ОСО, но, несмотря на это, все-же в цехах развращена работа слабо. Нужно было собрать вступительных и членских взносов 1000 руб. На 10/VII собрано 278—60. Нужно было завербовать новых членов 500 чел. Завербовано 111 чел., нужно было реализовать противогазов 200 шт., реализовано 26 шт.

Малый процент выполнения контрольного задания говорит за то, что отдельные председатели ячеек плохо развернули работу, не загрузили полностью свое бюро: паровозный, материальный отд., ст.-ремонтный, кузнечный цеха имеют позорные показатели своей работы. В оставшийся период нужно уделить все внимание на выполнение контрольной цифры.

ТАГИЛЬЦЕВ.

Объявление
С 10/VII—33 г. в помещении заводского совета Особлиха ПВРЗ проводится массовая проверка билетов 7-й авталожен 2-го, 6-го и 9-го разрядов.
ЗТС ОСО ПВРЗ.

менную доставку частей подсобными цехами и др., но это ни в коем случае не оправдывает их преданность в борьбе за транфинплан. БЭТ с набором рабсилы «шляпил», а цеха не сумели закрепить даже той рабсилы, какой они располагали.

Никакую статью оправданий нельзя подвести под такой случай, когда мастер вагонного цеха Митрохин, базировавшись на недостатке рабсилы, план ремонта в 440 вагонов строит на 376. Десять паровозов и 800 вагонов боевое задание от Наркома тов. Андреева вполне реальное, за это должен драться весь коллектив завода. Никаких умищений быть не может.

Постановление СНК и ЦК ВКП(б) о работе железнодорожного транспорта обязывает с корнем вырвать оппортунистические методы работы, окончательно добить оставание и невыполнение производственной программы. Это решение должно быть внедрено каждому рабочему, ударнику, специалисту и стать решающей программой ежедневной ударной работы.

Дать стране 10 паровозов и 500 вагонов в месяц высокого качества

«Реальность нашей программы», говорил в свое время т. Сталин, это — ясные люди, это мы с вами. Организовать активность и инициативу этих живых людей, воспитать их, конкретно разоблачать и бить по оппортунистическому сопротивлению, практически руководить, дать техническое направление отдельным участкам — в этом заключается задача в борьбе за план».

Паровозный цех в июле должен сдать стране 12 паровозов, на 15 июля сдано 2 паровоза, паровоз № 700-88 был подготовлен к пробной обкатке 11/VII, но был задержан на 2-е суток из-за водонагревателя, который несвоевременно был поставлен слесарем арматурной бригады.

Качество ремонта паровозов безобразно низкое, например, паровоз № 1472 был поставлен после пробы в повторный ремонт из-за слабой посадки паровозных бандажей.

Паровоз № 712-55 3 июля пришел с пробы. Он имел 27 недоделок, течь дымогарных труб, течь шуровки, туги колосников, неисправный левый инжектор, и др. Паровоз № 5677 стоял в ремонте трое лишних суток по вине мастера Максеева, который не заказал запасных клапанов и конусов к инжекторам и из-за плохой работы слесаря Абашкина, который делал 3 раза регуляторную головку. В результате паровоз два раза заправляли и тушили, а 11 июля этот паровоз отправили доделывать в депо ст. Барнаул.

Хуже всего со случайным ремон-

том паровозов а например, паровоз № 148 стоит в ожидании ремонта более 3-х месяцев и неизвестно когда его поставят в цех.

Такая борьба за оздоровление паровозного парка срывает план ремонта по подготовке к осенне-зимним перевозкам.

Здоровый вагон решает успех осенне-зимних

Вагонный цех в июле должен отремонтировать 440 вагонов, а хозяйственники цеха построили свою программу в 367 вагонов (по наличию рабсилы). В результате такой безотказности в цехе оказался прорыв по ремонту конвейер. Из плановых 174 вагонов выполнено за 14 дней июля только 83 вагона.

Мастер цеха Митрохин объясняет невыполнение задания тем, что отсутствуют буферные и аппаратные буферные, болты, гайки и др. детали. Но причины кроются не в этом, а в плохой организации труда. Например в цехе работает 283 человека, на это количество планер Кулябин планирует зарядку вагонов, в цех вместо 16 вагонов на 8 июля было поставлено в ремонт 8, а 9 июля 9 вагонов, из ремонта выпускают 5—6 вагонов в день.

Монтеры вместо правильной расстановки рабочей силы и проверки качества выполнения ремонта вагонов занимаются хождением за дегалями. Монтер Слободчиков 10 ию-

ля обходил всю территорию завода для съемки с них буферных пружин. Ни один из монтеров не знает где у него работает рабсила, ибо фронт работ производится в цехе и за цехом.

В цехе загроможденность: у стен навалены металлические годные и негодные части, что мешает правильному ходу работ.

На путях за цехом разбросаны ку-чи годных болтов, гаек разных размеров и др. вагонных частей.

Подсобный колесный цех систематически срывает графики подачи скатов. 8 июля по заявке должны были подать скаты на три вагона ледника, подали только на ледник № 128318, который стоял в середине совсем готовый, но не вышел из цеха лишь потому, что не были поданы скаты на остальные.

Планер центральной кладовой Пестов на заводском планерном совещании занялся очковтительством, например, 9/VII заявил, что имеется изготовленные болты 1/2 на 80 миллиметров в кол-ч. 500 шт. и 30 шт. пальцев тормозного башмака, но когда пришлось получать их не оказалось.

При имеющемся количестве рабсилы в паровозном и вагонном цехах, при правильном ее использовании программу цехов можно выполнить и перевыполнить. Ведь вся беда срыва и несвоевременности выполнения заданий заключается в командном руководстве администрации цехов, в плохом планировании и обезличке.

П Л А Н

работ по рационализации к осенне-зимним перевозкам по ПВРЗ 1933 г.

№ п/п	Наименование рационал. мероприятия	Срок проведения	Ответственное лицо за проведение мероприятия	Сроки выполнения	Исполнитель
По заводу					
1	Регенирация загрязненного обтирочного и подбивочного материала: тряпок, конусов, пакли	15/VIII	Нач. Т/О.	14/VII	Нач. Т/О.
2	Пропитка подбивочн. материала для вагонных боек (установка 2-го бака)	15/VIII	Нач. Т/О.	13/VII	Нач. Т/О.
По паровозному цеху					
3	Заливка клиновых наличников в буксы паровозов серии «Э» и «Б»	15/VII	Инструм. цех	14/VII	Нач. Т/О.
4	Выделение металлических козел (или тележек) для поддержания паровоза при выкатывании скатах и производства маневров	15/IX	Нач. Т/О.	15/VII	Нач. Т/О.
5	Закончить электрификацию домкратов «Беккера» и сдать в эксплуатацию	10/VII	Нач. Т/О.	20/VIII	Нач. Т/О.
6	Перекинуть сверильный станок в арматурную бригаду	15/VII	Болотов	15/VII	Пысин
7	Внедрить график ремонта паровоза с 8 дневным простоем	15/VII	Пысин, Богатко, Майбуков	15/VII	Пысин
8	Применение прибора для вырезки труб	10/VII	Пысин	12/VII	Пысин
9	Разработка индивидуальных графиков ремонта котла с простоем 3 дня и проведение опытного ремонта	15/VII	Пысин, Гамсов	15/VII	Пысин
10	Установить и разработать стандарт штуцеров воздушной сети	15/VII	Кирилловский	15/VII	Пысин
11	Организовать группу по расхаживанию болтов рессорных подвесок и т. д. с низкой квалификацией	15/VII	Мастеров	10/VII	Резинкин
12	Разукрупнение бригад котельщиков по узкой специализации	10/VII	Пысин, Богатко	10/VII	Резинкин
13	Механизация запрессовки дышлавых втулок	10/VIII	Нач. Т/О.	10/VII	Резинкин
По механическому цеху					
1	Введение охлаждения резцов на станках № 1, 3, 4, 16, 25, 129	15/VIII	Нач. Т/О. Болотов	1/VIII	Кирилловский
2	Установка и пуск карусельного станка	15/VII	Нач. Т/О.	1/VIII	Майбуков, Мишенин
3	Изготовление связей по калибру	1/VIII	Скуратович	1/VIII	Майбуков
4	Пересмотреть связанные метчики и установить пригодность их	15/VII	Скуратович	15/VII	Майбуков
5	Внедрение документа оборота и системы планирования работ по станкам	15/VII	Пысин, Майбуков, Скуратович	15/VII	Майбуков
Вагонный цех					
1	Внедрение специальных заводских путей для сортировки вагонов до постановки в ремонт	10/VII	Дудкин	15/VII	Майбуков
2	Внедрение графика по ремонту 4-х осных товарных вагонов на основе увязки работ всех групп мастеров с наибольшим уплотнением и параллельностью работ	1/VIII	Митрохин	15/VII	Пысин
Литейный цех					
1	Прокладка подкрановых балок во вновь построенном помещении литейного цеха				
Кузнечный цех					
1	Прокладка подвесной дороги в прессовом отделении	15/VII	Нач. Т/О.	15/VII	Нач. Т/О.
2	Выделить бригаду сортировщиков для сортировки, укладки, подноски болтов и сырья в прессовом отделении	15/VII	Мастеров	15/VII	Мастеров
3	Переоборудование воздушно-проводной сети от общей магистрали к вентиляторам	15/XI	Нач. Т/О.	15/XI	Нач. Т/О.
4	Изоляция парорабочих труб и укрепление их	20/VII	Мельников	20/VII	Мельников
5	Перестановить нагревательную печь, обслуживающую пресс «Джак» с таким расчетом, чтобы таковая обслуживала одновременно и пресс «Бенсана»	15/VII	Пысин	15/VII	Пысин
6	Закончить изготовление прибора для испытания паровозных рессор	10/VII	Резинкин	10/VII	Резинкин
Инструментальный цех					
1	Разработать заводские стандарты на инструмент по ремонту паровозов	1/IX	Кирилловский	1/IX	Кирилловский
2	Организация капитального и текущего пневматического инструмента	1/VIII	Майбуков, Мишенин	1/VIII	Майбуков
3	Организовать бригаду по ремонту пневматического инструмента при центральной раздаточной инструментальной	15/VII	Мастеров	15/VII	Мастеров
4	Установить подьемник в калильном отделении для подьемки тяжестей из калильной печи	15/VII	Нач. Т/О.	15/VII	Нач. Т/О.
Колесный цех					
1	Внедрение паспортизации оборудования колесного цеха		Мастеров		Мастеров
2	Внедрение охлаждения резцов по всем станкам №№ 76, 32, 33, 44	15/VII	Болотов	15/VII	Болотов
3	Разработать график ремонта колесных пар	15/VII	Пысин	15/VII	Пысин
4	Установка прибора Карпова		Нач. Т/О.		Нач. Т/О.

Нач. ОРИЗ: Пысин.
З/нач. Т/О: Ревыш.
Утвердил ГИЗ: Островский

Редакция «Горна» берет на себя обязательство жестко контролировать сроки выполнения плана рационализаторских мероприятий к осенне-зимним перевозкам.

Решение СНК и ЦК ВКП(б) — наше знамя в борьбе за победу

О работе железнодорожного транспорта

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) устанавливают, что, несмотря на неуклонный рост технических средств железных дорог и улучшение материальных условий жизни железнодорожников, план железнодорожных перевозок систематически не выполняется и размер перевозок не только не увеличивается, а, наоборот, уменьшился за первый квартал 1933 года до 61 миллиона тонн против 67 млн. тонн в первом квартале прошлого года. Начавшееся улучшение в работе железных дорог в зимний период 1931-1932 года НКПС'ом и дорогами не было закреплено. В результате повсюду для железнодорожного транспорта увеличение крушений и мелких аварий на дорогах.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) считают главной причиной совершенно неудовлетворительной работы железных дорог — недостатки руководства, недостатки организационного характера и все еще не изжитый, окончательно обаякотившийся канцелярско-бюрократический метод руководства железными дорогами, начиная с районов и дирекций и кончая центральными управлениями НКПС.

Нельзя дальше терпеть нынешнюю, совершенно неправильную, организацию зарплаты, в основе которой все еще лежит уравниловка и при которой зарплата рабочих и служащих выше, чем ближе работники к канцелярии, чем дальше они от депо, от мастерской, от станции, вообще от работы линии.

Нельзя дальше терпеть доведенную до крайности многочисленность и дробность норм выработки и расценок, путающие рабочих, дезорганизующие работу, равно, как нельзя терпеть такого положения, когда ответственное дело формирования труда, установления расценок поручено не мастерам и другим оперативным руководителям, а в станциях, на дорогах и в НКПС, а второстепенным работникам из канцелярий, оторванным от живой работы.

Нельзя дальше терпеть такого положения, что две трети инженерно-технических работников железнодорожного транспорта заполняют канцелярии районов, дирекций, НКПС, — осталась только третья часть инженерно-технических работников на транспорте. В результате этого, решающие участки транспорта — депо, станции, дистанция пути и связи — работают без квалифицированных технических сил и не справляются со своим делом.

Нельзя дальше терпеть такого положения, когда руководящие работники подбираются не по деловому признаку и когда коммунисты из руководящих кадров, занимая ответственные посты на транспорте, не знают и не изучают серьезно техники дела и попусту кичатся своим партийным билетом, между тем, как знающие дело, умеющие руководить беспартийные работники отстраняются от руководства, исходя из того, что у них нет партийного билета.

Нельзя, наконец, терпеть такого положения, когда руководители районов, дорог и управлений НКПС сводят задачи руководства к даче «общих директив», многочисленных

приказов, не гдя того, что главное руководство теперь состоит в фактической, повседневной проверке исполнения директив и приказов на месте — в депо, на станциях, дистанциях.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) особо отмечают совершенно испорченное положение дирекции дорог, существующее в системе управления железнодорожного транспорта. Эта ненормальность закладывается прежде всего в том, что установленное решением Совета Народных Комиссаров и Центрального Комитета в 1931 году сокращение аппарата районов и устранение в нем грубых извращений функционального типа — не было проведено в жизнь и районы на практике превратились в нечто вроде маленьких дирекций дорог, мешающих централизованному управлению дорогами. С другой стороны, отдельные центральные управления НКПС нередко пытаются непосредственно руководить линейными органами через голову дирекций дорог и этим создается недопустимая путаница в управлении дорогами. Результатом этих (пропуск телеграфа) железнодорожного транспорта и совершенно недопустимое состояние ряда отраслей железнодорожного хозяйства. Примерами такого недопустимого состояния железнодорожного хозяйства являются такие факты, как:

а) раздробленность капитальных работ по большому количеству новых объектов, вместо сосредоточения капитальных работ на основных участках существующей железнодорожной сети; б) заброшенность работ с вагонным парком, вместо выделения его в самостоятельную часть железнодорожного хозяйства; в) практика установления крайне сниженных норм для ремонта паровозов и вагонов, ведущая к недопустимому снижению качества ремонта, к частичному разрушению паровозов и вагонов; г) все еще нередко формальное проведение спаренной езды на паровозах, на недопустимости чего неоднократно указывали партия и правительство; д) запущенность путевого хозяйства, сопровождающаяся к тому же проведением ряда технических недопустимых «упрощенских» мероприятий. Ярким примером неудовлетворительности руководства на железнодорожном транспорте является состояние аппарата НКПС и дорог, разбухание которого, особенно в центре, не только не прекратилось, но и продолжает до последнего времени возрастать. В то же время в аппарате железнодорожного транспорта снизу доверху — на станциях, депо, районах, дирекциях, НКПС — дошло до крайних пределов нагромождение всякого рода подсобных органов управления. Здесь мы имеем одно из худших проявлений, так называемой «функциональной системы» управления, выражающейся в искусственном выделении ряда функций со множеством совершенно ненужных отделов и секторов, что ведет, вместо сосредоточения дела управления депо, станций, районов, дорог к рассредоточению, устранению действительно оперативного руководства, уничтожению действительной ответственности за это руководство, т. е. к обезличке управления и обезличке ответственности, вместо столь

необходимого на транспорте единства и начал.

Еще более ярким примером неудовлетворительности руководства нужно признать многочисленность крушений и мелких аварий, являющихся результатом недисциплинированности, плохой работы коммунистов, отсутствия у них революционной бдительности. Большое количество крушений происходит из-за горения бус, из-за преступно небрежной смазки вагонов в пути. На смазчиков не обращается должного внимания. Старых квалифицированных смазчиков железных дорог по растеряли, работы по повышению квалификации смазчиков, по устранению большой текучести не ведутся. На эту простую, но крайне важную должность набирают кого попало. Часто сюда заезжают прямые враги — белогвардейцы и кулаки, получая возможность разрушать ответственнейшую часть железнодорожного хозяйства — вагоны. Паровозная и вагонная смазка в большом количестве расхищается, благодаря полной бесконтрольности со стороны администрации и вагоны остаются без смазки в пути, — в лучшем случае отцепляются по горению бус, а часто это приводит к катастрофам и влечет за собой порчу подвижного состава, грузов, человеческие жертвы и остановку движения. В таких условиях смазчик фактически превращается в организатора аварий и крушений.

Несмотря на то, что железнодорожный транспорт является наиболее централизованным на всех отраслях народного хозяйства СССР, приближающимся по типу к военной организации, организация работ на транспорте и введение железной дисциплины далеко отстают не только от военных организаций, но и от ряда отраслей промышленности. Казалось бы, что в этих условиях на железных дорогах партийные организации и работники коммунисты, работающие на транспорте, должны были бы проявить свою классовую бдительность и чуждость для успешного разоблачения классово-враждебных элементов и борьбы с ними. Казалось бы, что партийные организации должны были соответственно усилить свою партийно-массовую работу для подема социализма и ударничества, для поднятия дисциплины и боевого духа работающих. Однако этого на большинстве железных дорог, районов, станций, депо не имеется. Многие партийные ячейки проявляют политическую слепоту и не разоблачают классовых врагов, пролезавших на железные дороги и пытавшихся вести вредительскую и разлагающую работу. (Пропуск телеграфа). Ряд коммунистов не только не возглавляют борьбу с разгильдяйством и распушенностью, ведущими к крушениям, но сами допускают нарушения трудовой дисциплины и являются непосредственными виновниками аварий и крушений. Ряд партийных ячеек, вместо разгильдяйства политической работы в массах, на основе глубокого изучения производственных вопросов и овладения техникой железнодорожного транспорта, по существу на деле занимаются заседательской суетней, дублированием работы хозяйственников и поверхностной кампанийной. На железнодорожном транспорте больше чем в какой-ли-

бо другой отрасли народного хозяйства имеются случаи лжеударничества и очковтирательства.

Улучшение в смысле внедрения дисциплины, имеющееся за последние полтора года в связи с организацией института парторгов на железнодорожном транспорте, крайне недостаточно для действительного перелома в работе железных дорог.

Для достижения должных результатов в деле насаждения сознательной пролетарской дисциплины на железнодорожном транспорте необходимо сделать следующий шаг, а именно — ввести по всей сети железных дорог систему политотделов.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1.

1. Для ликвидации организационных недостатков в деле управления железнодорожным транспортом:

а) Укрепить единоначалие и усилить ответственность руководителей за порученное им дело, ликвидировав множественность заместителей как в НКПС, так и на дорогах.

б) Взять дело распределения кадров и проверки исполнения из ведения второстепенных работников, подчинив его непосредственно в НКПС — народному комиссару, на дорогах — начальникам дорог, районов, на станциях и дистанциях — соответствующим начальникам.

в) Поднять хозяйственное значение и ответственность дороги, подчинив непосредственному директору (начальнику) дороги район, депо, дистанция пути и связи, с образованием управлений дороги соответствующих служб.

г) Реорганизовать районы, ограничив их функции, главным образом, функциями регулирования движения.

д) Сократить общее количество служащих по всей системе НКПС и особенно в с. а. м. с. м. НКПС в районах, упразднив значительную часть функциональных отделов и должностей с тем, чтобы «освободившихся» инженеров, техников и хозяйственников перевести на работу в депо, станции, на дистанции пути и связи.

е) Сосредоточить работу руководителей железнодорожного транспорта сверху до низу на непосредственном оперативном руководстве дороги, депо, станциями, дистанциями пути и связи, максимально сократив количество приказов и статистическую отчетность.

ж) Назначение на руководящие хозяйственно-технические должности в депо, на станциях, дистанциях в районе и на дороге производить как в отношении коммунистов, так и в отношении беспартийных специалистов, путем предварительной проверки соответствующих кандидатов через специальные аттестационно-испытательные комиссии, учреждаемые на каждом предприятии (хозяйственной организации), под непосредственным руководством соответствующего начальника предприятия (хозяйственной организации).

2.

2. Для ликвидации недостатков в системе заработной платы в практике нормирования труда:

а) Обеспечить более высокую заработную плату для рабочих и инженерно-технических работников, непосредственно занятых на линии (депо, станции, дистанция пути и связи).

б) Улучшить систему прогрессивно-премиальной оплаты труда, установив для ведущих групп рабочих повышенные прогрессивные расценки, а в депо — премирование.

в) Увеличить фонд заработной платы инженерно-технического персонала, занятого непосредственно на производстве с тем, чтобы инженер и техник, работающие на станциях, в депо, дистанции пути и связи, получали оклады выше на 15 проц. чем равноправные по квалификации работники в аппаратах управления дорог и НКПС.

г) Ликвидировать многочисленность и дробность норм выработки и расценок, возложив непосредственную ответственность за дело нормирования на хозяйственно-технических руководителей.

(Пропуск телеграфа).

3.

а) Сосредоточить капитальные работы на основных участках существующей железнодорожной сети за счет уменьшения разбросанности этих работ, в частности, за счет новых линий.

б) Пересмотреть нормативы для ремонта паровозов и вагонов, как чрезмерно низкие и вредные для железнодорожного хозяйства.

в) Разделить управление службами на два управления (службы) — на управление паровозов и управление вагонов, всемерно укрепить управление, ведающее вагонным парком и его ремонтом.

4.

4. Реорганизовать институт парторгов в состав политотделов на железнодорожном транспорте, с подчинением политотделам всех партийных организаций на железнодорожном транспорте.

5.

5. Немедленно приступить к проведению в жизнь утвержденного ЦИК и СНК Союза ССР дисциплинарного устава на железных дорогах, обеспечить на основе его проведения установление твердой трудовой дисциплины.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР — В. Молотов (Скрябин).
Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) — И. Сталин.

3 июля 1933 г.

„ГОРН“

Стр. 2.

№ 27.

УСТАВ О ДИСЦИПЛИНЕ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ Ж.-Д. ТРАНСПОРТА СССР

1. Общее положение

1. Железнодорожный транспорт — важнейшая часть единого социалистического хозяйства Союза ССР, от правильной и бесперебойной работы которого зависит успешный ход социалистического строительства, правильное функционирование всего народного хозяйства, культурное развитие и обороноспособность Союза ССР.

Всякое нарушение работниками железнодорожного транспорта своих обязанностей влечет за собой угрозу для жизни перевозимых железными дорогами людей, для своевременной и аккуратной доставки грузов социалистической промышленности и сельского хозяйства, для целостности доверенной транспорту социалистической собственности и для обороноспособности Союза ССР. Поэтому на железнодорожном транспорте «железная трудовая дисциплина необходима вдвойне и втройне» (Ленин).

2. Трудовая дисциплина на железных дорогах состоит в сознательном и точном исполнении рабочими и служащими своих обязанностей, беспрекословном и быстром выполнении приказов и распоряжений своих начальников.

3. Трудовая дисциплина, основанная на социалистическом соревновании и ударничестве, имеет целью укрепить в каждом работнике железнодорожного транспорта сознательное отношение к труду, как «к делу чести, делу славы, делу доблести и геройства» (Сталин).

4. Трудовая дисциплина обязывает каждого работника железнодорожного транспорта:

- Хорошо знать свое дело и постоянно в нем совершенствоваться.
- Точно исполнять возложенные по службе обязанности, проявляя необходимую инициативу.
- Неуклонно соблюдать требования законов, распоряжений и правил, действующих на железнодорожном транспорте.
- Быстро и точно выполнять приказания и распоряжения своих начальников.
- Оберегать государственную собственность: технические средства железнодорожного транспорта (паровозы, вагоны и проч.), оборудование и материалы, а также деловые ж.-д. транспорту ценности.
- Выполнять нормы выработки, установленные в производстве, а также нормы и измерители работы транспортных средств.
- Всерьез выполнять обязательства ж.-д. транспорта по отношению к гражданам, пользующимся транспортом, требовать от них безусловного выполнения всех действующих на транспорте правил, сохранения порядка и невмешательства в техническую работу железных дорог.
- Строго хранить вверенную по службе государственную и, в частности, военную тайну.

5. Трудовая дисциплина налагает на начальников обязанность подавать пример выполнения служебного долга, четко отдавать приказания и распоряжения подчиненным, неуклонно требовать их точного исполнения, проверять исполнение и применять к подчиненным в соответствующих случаях как меры дисциплинарного воздействия, так и меры поощрения.

6. Всякое распоряжение подчиненный должен получить от ближайшего начальника.

В случае получения непосредственного распоряжения от вышестоя-

щего начальника, работник обязан выполнять это распоряжение, одновременно известив об этом своего ближайшего начальника.

7. В случае получения подчиненным распоряжения, явно противозаконного или преследующего преступные цели, а также распоряжения, исполнение которого может повлечь нарушение, человеческие жертвы, гибель транспорта или иного государственного имущества, подчиненный обязан не выполнять этого распоряжения и немедленно доложить о нем вышестоящему начальнику. За исполнение такого распоряжения подчиненный несет ответственность наряду с начальником, его отдавшим.

8. Настоящий устав распространяется на всех рабочих, служащих и инженерно-технический персонал учреждений и предприятий железнодорожного транспорта, входящих в систему Народного Комиссариата путей сообщения, кроме сезонных рабочих, работающих на строительстве и лесозаготовках.

Настоящий устав распространяется также на административный, учебный и обслуживающий персонал и учащихся ВУЗ'ов, техникумов и курсов, подведомственных Народному Комиссариату путей сообщения.

9. Каждый работник железнодорожного транспорта обязан в точности знать и соблюдать настоящий устав.

II. Прием на службу и увольнение работников железнодорожного транспорта

10. На работу на железнодорожном транспорте на должностях, указанных в особом перечне и преимущественно связанных с движением поездов, могут допускаться граждане Союза ССР, имеющие специальные технические познания и по своему физическому состоянию удовлетворяющие требованиям, установленным для данной должности.

Принимаемые на эти должности лица обязательно должны пройти предварительные технические испытания и медицинское освидетельствование.

11. Не допускается прием на железнодорожный транспорт лиц, лишенных избирательных прав, раскулаченных и имеющих судимость за контрреволюционные и корыстные преступления.

12. Работник железнодорожного транспорта может быть допущен к исполнению своих обязанностей лишь после проверки знаний. Принимаемый на железнодорожный транспорт работник должен пройти испытание в течение срока, установленного законодательством о труде.

13. Каждый начальник, пользующийся правом приема и увольнения, несет личную ответственность за служебные качества принимаемого работника и за уровень его знаний.

14. При приеме на работу администрация обязана требовать от поступающего:

- Представления трудового списка или справки с последнего места работы о причинах увольнения.
- Предъявления паспорта в соответствии с законодательством о паспортах.
- Ознакомления с настоящим уставом, в чем поступающий дает расписку.

Примечание: В тех случаях, когда поступающий на транспорт работник прибывает из местности, где не введена паспортная система, администрация обязана потребовать от него документ, удостоверяющий его социальное положение.

15. При увольнении по собственному желанию работники железнодорожного транспорта обязаны предупредить об этом своих ближайших начальников: рабочие не менее чем за 15 дней, служащие — за месяц, инженерно-технический персонал и другие специалисты — за два месяца.

16. Работники оперативных отраслей железнодорожного транспорта (эксплуатация, тяга, путь и связь), а также органов инспекции, контроля и проверки исполнения обязаны при исполнении служебных обязанностей быть одетыми строго по установленной форме.

III. Нарушения трудовой дисциплины и дисциплинарные взыскания

17. Всякое нарушение трудовой дисциплины влечет за собой дисциплинарное взыскание или предание суду.

18. Нарушение трудовой дисциплины, не содержащее признаков злостности, враждебности к советской власти и других признаков, влекущих за собой судебную ответственность, является служебным проступком.

Служебный проступок влечет за собой наложение дисциплинарного взыскания.

19. Дисциплинарные взыскания применяются начальниками в отношении своих подчиненных. Начальствующие лица транспорта, которые по поручению их ведения отрасли работы имеют право дачи распоряжений и заданий работникам, не подчиненным им в административном отношении (функциональное подчинение), не имеют права налагать дисциплинарные взыскания на указанных работников.

20. Непользование начальниками в необходимых случаях своей дисциплинарной властью является прямым нарушением ими дисциплины, т. е. служебным проступком.

21. Всякое нарушение служебной дисциплины работниками железнодорожного транспорта, непосредственно участвующими в движении поездов, могущим иметь последствиями проступка или расстройством движения, влечет за собой не дисциплинарную, а судебную ответственность.

К тягчайшим из этих нарушений относятся: невыполнение отданных распоряжений, уход с поста, нахождение на службе в нетрезвом виде, порча средств транспорта, халатный осмотр и уход за подвижным составом, путями, стрелками, сигнализацией, невыполнение правил сигнализации и т. п.

22. К работникам железнодорожного транспорта применяются следующие дисциплинарные взыскания:

- замечание,
- выговор,
- строгий выговор,
- строгий выговор с предупреждением об увольнении,
- арест на срок до 20 суток с исполнением служебных обязанностей,
- арест на срок до 20 суток

без исполнения служебных обязанностей,

ж) смещение на низшую должность на срок до одного года,

з) увольнение,

и) увольнение с воспрепятствием на срок до одного года службы на железнодорожном транспорте вообще или на определенных должностях.

23. Самовольный уход с работы или прогул без уважительных причин влечет за собой увольнение работника с лишением права пользования выданными ему в связи с работой в данном предприятии или учреждении железнодорожного транспорта предельно возможной и протекторной карточками, а также лишение права пользования квартирой, предоставленной работнику в домах, принадлежащих железнодорожному транспорту.

24. За один и тот же проступок может быть наложено только одно дисциплинарное взыскание.

25. Наложение дисциплинарного взыскания должно следовать непосредственно за обнаружением проступка, но не позднее месяца со дня совершения проступка. До наложения взыскания начальник обязан истребовать объяснение от работника, совершившего проступок.

26. При определении меры дисциплинарного взыскания начальник должен учитывать:

- степень тяжести совершенного проступка,
- вред, причиненный проступком,
- обстоятельства, при которых совершен проступок,
- предшествующую службу работника.

27. Дисциплинарные взыскания в виде замечания, выговора и строгого выговора может налагать каждый начальник на своего подчиненного.

28. Дисциплинарные взыскания в виде строгого выговора с предупреждением об увольнении, смещения на низшую должность и увольнения могут налагать начальники, пользующиеся правом приема и увольнения работников.

29. Дисциплинарные взыскания в виде ареста налагаются:

- на срок до 3 суток — начальниками распорядительных станций, депо, строительных участков и дистанций,
- на срок до 5 суток — начальниками эксплуатационных районов железных дорог, начальниками оперативных отделов дирекции ж.-д., директорами заводов, управляющими трестами, но непосредственно подчиненными народному комиссариату путей сообщения и директорами ВУЗ'ов и техникумов,
- на срок до 10 суток — начальниками центральных управлений Народного Комиссариата путей сообщения, директорами железных дорог и управляющими объединениями и трестами, непосредственно подчиненными Народному Комиссариату путей сообщения.

30. Дисциплинарные взыскания в виде увольнения с запретением на срок до одного года службы на транспорте вообще или на определенных должностях могут налагать начальники центральных управлений, директора железных дорог и управляющие объединениями и трестами, непосредственно подчиненными Народному Комиссариату путей сообщения.

Эти меры дисциплинарного взыскания перечисленными лицами не могут применяться в отношении лиц, назначенных на должности

приказами Народного Комиссариата путей сообщения.

31. Народный комиссар путей сообщения осуществляет дисциплинарные права согласно настоящего устава в полном объеме, в частности налагает дисциплинарные взыскания в виде ареста до 20 суток.

32. Все указанные выше дисциплинарные взыскания в случае отъезда соответствующих должностных лиц могут налагаться их постоянными заместителями.

33. Каждый вышестоящий начальник, кроме присвоенных ему дисциплинарных прав, может полностью осуществлять дисциплинарные права, принадлежащие нижестоящим начальникам.

34. Если по степени проступка необходимо применить меру дисциплинарного взыскания, превышающую объем прав, предоставленных данному начальнику, то он входит к вышестоящему начальнику с представлением о наложении дисциплинарного взыскания властью последнего. В остальных случаях начальник налагает взыскания самостоятельно.

35. Всякое наложенное дисциплинарное взыскание объявляется работнику под расписку, объявляется в приказе и на общем собрании работников данного учреждения или предприятия, а в случае необходимости опубликовывается также и в печати.

Замечание, выговор и строгий выговор могут налагаться по усмотрению начальника, наложившего взыскание, с занесением и без занесения в трудовой список, в зависимости от степени серьезности совершенного проступка, остальные взыскания обязательно занесются в трудовой список.

36. Применение дисциплинарного взыскания не исключает возможности возбуждения уголовного преследования за то же нарушение. В случае возбуждения уголовного преследования, приведение в исполнение дисциплинарного взыскания приостанавливается до разрешения уголовного дела.

37. Если работник в течение года не совершил нового служебного проступка, то он считается не подвергавшимся взысканию и запись о взыскании в трудовом списке аннулируется.

IV. Отличия на трудовом фронте и меры поощрения

38. Отличие на трудовом фронте состоит в выдающемся проявлении работниками железнодорожного транспорта социалистического отношения к труду и к государственной собственности, в частности:

- в образцовом выполнении своих служебных обязанностей, результатом которого явилось улучшение работы и состояния всего железнодорожного транспорта или отдельной его части.
- в проявлении инициативы, результатом которой были указанные достижения.
- в проявлении самоотверженности, героизма, находчивости, предотвративших крушение поезда, человеческие жертвы, порчу паровозов и машин, прекращение движения поездов и т. п.

39. Для отличия и поощрения примерных ударников железнодорожного транспорта и для развития социалистического соревнования среди работников железнодорожного

(Продолжение см. на 4 стр.)

РАСХИТИТЕЛЕЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ СОБСТВЕННОСТИ СУДИТЬ ПРОЛЕТАРСКИМ СУДОМ

Сделать фабрику-кухню—ударной фабрикой общественного питания

Работу фабрики-кухни под рабочий контроль

Задачи общественного питания заключаются не только в том, чтобы подать рабочему вкусный обед, но и в том, чтобы поставить общественное питание в обстановку уюта, чистоты, санитарно-гигиенического состояния. Перед общественным питанием встает вопрос о полном охвате обедами рабочих, работающих на производстве.

Работники столовых должны тщательно следить за выполнением санитарных правил. Администрация столовых обязана обеспечить ответственность каждого работника за порученную ему работу и обеспечить контроль за выполнением ее.

Одновременно с этим необходимо заострить внимание на качестве как продуктов, так и готовой пищи. В столовой не должно быть недоброкачественных продуктов.

Обследование фабрики-кухни рабочей бригадой ПВРЗ 27, 28 и 29 июня выявило крайнее антисанитарное состояние фабрики-кухни.

Все помещения фабрики-кухни, благодаря идущему ремонту, представляют благоприятную почву для инфекции. Везде кучи цемента, щепок, окна выют пустотой. В залах пыль и грязь. В этом виновна администрация фабрики-кухни.

В зале, где обедают ИТР, расположена мойка посуды. Верхняя мойка не отгорожена от зала и рядом с мойкой раздается хлеб и пища. Когда с супом поставлены прямо на пол. В кухонной мойке чистая посуда составляет вместе с грязной. Контроль при дверях слаб и по залам разгуливают беспризорные.

Не лучше и с хранением продуктов. В кладовой целый хаос: возбаса хранится неподвешенной, хлеб ломается, а на столах, повален в кучу. Хозяйки (мыло) нашли место рядом с продуктами.

В соседнем помещении навалены порожние бочки, ящики, термоса, механическое оборудование и над всем этим шумит рой мух. Выгребная яма и уборная не дезин-

фицируются, а СЗ и ухом не ведет.

Штаб дежурки свои выводы сделал. Но этого мало. Фабзавком должен палатить крепкий рабочий контроль, возглавить руководство над шефской столовой комиссией, давить график дежурств и требовать от них отчетов о работе. Надо выделить надежных товарищей в бракеражную комиссию при фабрике-кухне.

Санитарному врачу следует составить санитарный минимум и проработать его с работниками столовых, в дальнейшем требуя неуклонного его выполнения. Путем коренного улучшения и контроля за работой фабрики-кухни можно достичь, чтобы общественное питание стало вполне удовлетворяющим всем требованиям санитарно-гигиенических правил.

Благо ни на минуту не забывать, что общественное питание играет одну из основных ролей в ударном выполнении производственного плана завода.

Киселев.

Зи разбазаривание хлеба судить

Общественное питание в период ударной стройки, большевистских темпов работы играет одну из решающих ролей.

Преступно безобразное отношение администрации фабрики-кухни в приеме и выдаче хлеба привело к тому, что с 1-го июня по 26 разбазарено и израсходовано 1728,4 клгр. хлеба. Бухгалтерия документирует на хлеб получает только по окончании месяца.

Работа в фабрике-кухне пущена на самотек, нет ответственного за выдачу и развешивание хлеба. Хлеб развешивается «на глазок», одну порцию

больше на 50—40 грамм, другие меньше, своим сотрудникам вообще не выданы талоны на хлеб. Хлеборезки отпускают хлеб рабочим без всяких оправдательных документов; трата при развешивании достигает до 2,8%.

Такое отношение дальше не терпимо.

Крутой поворот в сторону улучшения работы фабрики-кухни должен быть сделан в ближайшее время. Хлеб из хлебозавода надо принимать в кладовую, а потом в хлеборезку и строго на количество столов, на горячий хлеб и недостачу составлять акты, вы-

давать хлеб столовским строго по нормам, выдавать сотрудникам фабрики-кухни талоны на хлеб.

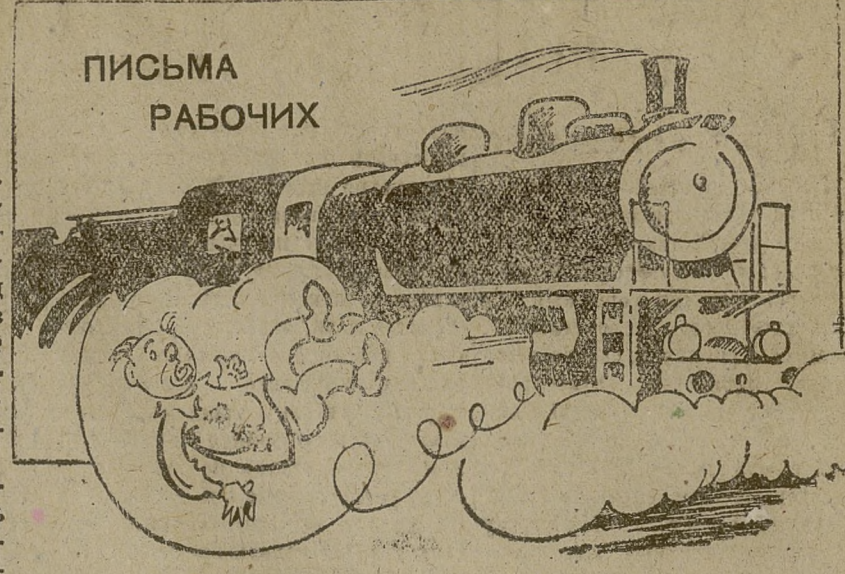
Ответственность за правильную выдачу хлеба возложить на кладовщика, бухгалтерии упорядочить ежедневную отчетность.

За безответственность в выдаче, за разбазаривание и раскрадывание хлеба виновных привлечь к строгой ответственности.

Работу фабрики-кухни надо сделать примерным цехом питания.

Киселев, Муслимов, Пойлов, Шибин, Баранов, Пахомов.

ПИСЬМА РАБОЧИХ



Кумовство в электроцехе

Мастер электроцеха наплева- тельски относится к ликвидации уравниловки. Пом. мастера КОС- КОВ подбирает на работу всех родичей, в общем каждый занят своим делом. В феврале с в о я к а КОСО- БОКОВА с квалификации 5-го разряда перевел на ставку 7-го разряда. Во время отсутствия Носкова заменяющий его Ко- зин Кособокосу сбавил один разряд.

Вернулся Носков и стал опять обдумывать, как с в о я к у прибавить разряд и добился. В настоящее время он поставил его к распределительному щиту на ставку 8-го разряда. 18 го июня при пуске генератора Ко- собокос стал делать параллель- ное включение и включил непра- вильно так что генератор еле не вывел строя, а в цехе работают более квалифицированные рабо- чие на ставке 6-го разряда и 7-го.

Моторы по цехам находятся в грязном состоянии, чистку им

никогда не производят, отчего моторы часто выходят из строя. Моторчики м о т о р ы редко обтирают, от чего под каждым мотором можно найти кучи масляной грязи. Моторы и электроснабжение к моторчикам не прикреплены, отчего произво- дительность труда пала. В мае Носков сделал 6 дней прогула и это прошло безнаказанно. Факты руководства Носкова должны заинтересовать РКИ и виновный должен быть привле- чен к ответственности. Бригада рабкоров 5 человек.

Немедленно сле- лать ревизию

Добровольная пожарная дру- жина от бездействия давно рас- пала, но остался председатель дружины Пискунов, который, что хочет, то и делает. За день- ги от проданной автомашины (6000 руб.) Пискунов купил мото- рную лодку за 2000 рублей, которая стоила 1000 руб., лод- ку бросил без сторожа на бе- регу, которая теперь с разбитым мотором и раскраденными частями пришла в полную не- годность. У дружины были брез- зентовые костюмы, которые то- же неизвестно куда делись и много других вещей.

Надо немедленно произвести ревизию имущества и денег бывш. добровольной пожарной дружины и за разбазаривание общественного имущества ви- новника судить.

«Знающий»

Руководить, а не дергать

4-го июля в станочно-ремонт- ном цехе по кузнечной лакове ке поступило предложение сделать крюк в литейный цех для подьмки деталей. Крюк ра- мером 60 40 30 м/м. Куз- нец Новиков Федор, прорабо- тал 6 часов. Крюк был сделан во время. В 2 часа приходит монтер Резинкин к Новикову и забрал крюк (был дан неправиль- ный чертеж). Этот крюк был изрублен и брошен в утиль.

Виновато в этом и бюро ра- ционализации по изобретатель- ству, которое дает неправиль- ные чертежи. Надо такие слу- чаи окончательно изжить из практики завода.

«Зоркий»

Брид, отв. редактора
НОВОСЕЛОВ.
Выпускающий БОНДАРЧИК.

Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР (Продолжение)

транспорт устанавливаются следующие меры поощрения:

- а) благодарность,
- б) денежная награда,
- в) награждение именным ценным подарком,
- г) награждение почетной грамотой,
- д) назначение на высшую должность,
- е) награждение значком почетного железнодорожника, согласно особого положения о нем,
- ж) занесение на доску почета,
- з) представление к награждению орденом Союза ССР.

39. Допускается соединение нескольких мер поощрения.

40. Право объявления благодарности принадлежит каждому начальнику.

Право назначения денежной награды принадлежит начальникам, пользующимся правом приема и увольнения, если они являются распространителями кредитов.

Право награждения именовым ценным подарком, награждения почетной грамотой и назначения на высшую должность принадлежит начальникам, указанным в ст. 28 настоящего устава.

Право награждения значком почетного железнодорожника и занесения на доску почета принадлежит Народному Комиссару путей сообщения.

Представление к награждению ор-

деном Союза ССР осуществляется в установленном законом порядке.

Все указанные выше меры поощрения в случае отъезда соответствующих должностных лиц могут применяться их постоянными заместителями.

41. Каждый вышестоящий начальник кроме присвоенных ему прав по применению мер поощрения, может полностью осуществлять права, присвоенные в этом отношении вышестоящим начальником.

42. Если в отделе имеется необходимо, по мнению данного начальника, применить меру поощрения, выходящую за пределы его прав, то об этом он делает представление вышестоящему начальнику.

43. Применение каждой меры поощрения должно быть объявлено в приказе и занесено в трудовой список.

V. Жалобы

44. Жалобы работников железно- дорожного транспорта на неправильное или незаконное использование начальниками предоставленных настоящим уставом прав разрешаются в административном порядке вышестоящими начальниками.

45. Жалоба подается в письмен- ном виде через начальника, наложившего дисциплинарное взыскание, не позднее 3 дней после объявления работнику о наложении взыскания.

46. Поступившая жалоба не поз-

днее трех дней передается вышестоящему начальнику. К жалобе, в случае необходимости, начальник, наложивший взыскание, прилагает свой отзыв.

47. Обжалование не приостанавливает исполнения взыскания. Однако, взыскание может быть приостановлено начальником, наложившим его, если он найдет для этого достаточно оснований.

48. Вышестоящий начальник обязан рассмотреть жалобу и вынести по ней свое решение в течение трех дней со дня получения жалобы. Решение вышестоящего начальника по жалобе является окончательным и дальнейшему обжалованию не подлежит.

В случае неполучения ответа на жалобу в течение десяти дней со дня ее подачи, работник может подать жалобу следующему вышестоящему начальнику.

49. Начальник, признавший жалобу основательной, обязан немедленно отменить распоряжение об отмене наложенного взыскания и о восстановлении нарушенных прав жалобщика.

VI. Учет дисципли- нарных взысканий и мер поощрения за отличия

50. Всем дисциплинарным взыс- каниям и мерам поощрения, приме-

няемым на железнодорожном транспорте, согласно настоящего устава, ведется учет в порядке особой инструкции, издаваемой Народным Комиссариатом путей сообщения по согласованию с Народным Комиссариатом труда Союза ССР.

За отсутствие такого учета несут ответственность как начальники соответствующих органов железнодорожного транспорта, так и лица, заведующие учетом личного состава.

VII. Надзор за пра- вильным применением настоящего устава

51. Надзор за правильным приме- нением к работникам железно- дорожного транспорта дисциплинар- ных взысканий осуществляется транспортной прокуратурой.

52. Постоянный текущий надзор как за общим состоянием дисциплины, так и за неуклонным и пра- вильным осуществлением всеми начальниками принадлежащих им со- гласно настоящего устава прав яв- ляется обязанностью каждого вы- шестоящего начальника.

Председатель ЦИК Союза СССР М. Калинин.
Председатель СНК Союза СССР В. Молотов (Скрябин).
И. о. секретаря ЦИК Союза СССР А. Медведев.
4 июня 1933 г. № 69/795.