

О ПОЛИТОТДЕЛАХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

ГОРН

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
О Р Г А Н
партколл., ФЭМК и заводсупр.
Барн. Паровозо-Вагоно-Ремонт. завода

Цена отд. № 5 к. 22 июля 1933 г. № 28 (78)

1. О ЗАДАЧАХ ПОЛИТОТДЕЛОВ

Железнодорожный транспорт является главным нервом в экономической жизни страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными областями СССР, наконец, для связи между тылом и фронтом. Ослабление железнодорожного транспорта, перебои в его работе означают, в виду этого, ослабление всего народного хозяйства, ослабление и подрыв обороноспособности страны.

Настоящий момент характеризуется тем, что на железнодорожном транспорте появились признаки некоторого ослабления работы, появились признаки перебоев в работе. Пока еще не видно, чтобы эти тревожные явления нарастали. Но не может быть сомнения, что если они начнут нарастать, мы можем оказаться перед опасностью подрыва всего нашего народного хозяйства, подрыва обороноспособности страны.

Самая большая опасность во всем этом состоит даже не в том, что появились признаки ослабления работы и перебоев на железнодорожном транспорте. Наиболее серьезная опасность состоит в том, что работники железнодорожного транспорта в своем большинстве не замечают, не видят этих тревожных признаков, а кто видит — старается их замазать, — не вскрыть и ликвидировать их, а замазать, замолчать.

Кто отвечает за недостатки железнодорожного транспорта? Понятно, что ответственность ложится прежде всего и главным образом на коммунистов и беспартийных активистов железнодорожного транспорта сверху до низу. Коммунисты и беспартийные активисты, — они и только они, призваны руководить железнодорожным транспортом. Они и отвечают за его неустойчивость, за перебои в его работе.

Плохая работа коммунистов и беспартийных активистов — таков источник плохой работы железнодорожного транспорта. Чтобы поднять железнодорожный транспорт на должную высоту и вывести его на широкую дорогу, работники транспорта должны, прежде всего, поднять свою квалификацию, должны изучать технику дела, должны овладеть техникой, должны стать знатоками, настоящими хозяевами дела. А что мы имеем на деле? На деле полудурачество и техническая безграмотность как были, так они и остались уделом большинства коммунистов и беспартийных активистов транспорта. Шума и хвастовства об овладении техникой много, а подлинного овладения техникой еще нет.

Чтобы вывести железнодорожный транспорт на широкую дорогу и покончить с его недостатками, надо поднять в нем дух сознательной дисциплины, трудового соревнования, надо покончить с разгильдяйством и развить в каждом работнике чувство величайшей ответственности перед страной, надо добиться, того, чтобы железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев, как часовой механизм. А что

мы в этом деле видим? Разгильдяйство и расхлябанность, слабая трудовая дисциплина и перебои в работе транспорта все еще остаются у нас неликвидированными. Более того, коммунисты и беспартийные активисты нередко не только не противодействуют прогульщикам и прочим нарушителям трудовой дисциплины, а наоборот, сами оказываются лодырями и прогульщиками.

Чтобы вывести транспорт на дорогу, поднять его на должную высоту, надо вести систематическую борьбу с классовыми врагами на транспорте, с кулаками и прочими вредителями, надо прививать работникам транспорта чувство революционной бдительности, надо смело вскрывать недостатки в работе транспорта, выжигать их огнем честной, большевистской самокритики. А что мы имеем на деле? На деле политическая слепота и наивное благодушие в отношении вредителей и прочих классовых врагов, отсутствие самокритики, трусливое замалчивание ошибок в работе — все еще остается у нас отличительными чертами многих и многих коммунистов и беспартийных активистов на транспорте.

Нет нужды доказывать, что пока останутся эти вопиющие недостатки в работе коммунистов и беспартийных активистов транспорта — неизбежно будут оставаться перебои и прорехи на самом транспорте.

Чтобы вывести железнодорожный транспорт на дорогу, поднять его на должную высоту, надо ликвидировать эти позорные недостатки в нашей работе.

Политотделы на железнодорожном транспорте создаются для того, чтобы облегчить и ускорить разрешение этой актуальнейшей задачи.

Задача политотделов заключается в том, чтобы обеспечить, на основе убеждения и мерами организационного и идейно-политического воздействия, создание на железнодорожном транспорте «сознательной железной дисциплины» (Ленин), нового мощного подъема социалистического соревнования и ударничества, поднять всю партийно-политическую работу среди рабочих и служащих железнодорожников на высший уровень.

Задача политотделов на транспорте заключается далее в том, чтобы развернуть борьбу с классово-чуждыми и враждебными элементами (саботажниками, ворами, рвачами, лодырями), выявлять, разоблачать и удалять их с железнодорожного транспорта, проводить необходимые мероприятия против хищений, обеспечить крепкую охрану и бережное отношение в государственной социалистической собственности.

Задача политотдела состоит далее в том, чтобы организовать дело подлинного овладения техникой железнодорожного транспорта коммунистами и беспартийными активистами, помочь им поднять свою квалификацию и дать им, таким образом, возможность стать действительными хозяевами порученного им дела.

Постановление ЦК ВКП(б)

Разоблачая и беспощадно изгоняя из партийных и комсомольских организаций оппортунистические, социально-чуждые элементы, ведущие подрывную работу под прикрытием партбилета, политотделы должны поднять идейно-политический уровень партийцев и беспартийных активистов, их ведущую роль на транспорте, создавая и сплачивая вполне надежный беспартийный актив вокруг парторганизации.

Обеспечивая партийный глаз и контроль во всех областях железнодорожного транспорта, политотделы должны вести непримиримую борьбу с болезнью самокритики и канцелярско-бюрократическим методом в руководстве железнодорожного транспорта, добиваясь четкой, оперативной работы, безусловной исполнительности и ответственности во всех его звеньях, безусловного и незамедлительного исправления вскрытых ошибок и недостатков.

ПОЛОЖЕНИЕ О ПОЛИТОТДЕЛАХ

1. Права и обязанности политотделов

а) Политотделы руководят на правах партийных комитетов всеми партийными, комсомольскими организациями, кандидатами группами и группами сочувствующих на железнодорожном транспорте, в том числе и приемом в партию.

б) Политотделы распределяют партийные кадры на транспорте, утверждают секретарей ячеек, производят перемещения коммунистов.

в) Начальники политотделов участвуют в своей работе с местными партийными комитетами — Крайкомом, Обкомом и ЦК надкомпартии,

в свою очередь, обязаны оказывать всемерную помощь политотделам в их работе, при чем, в целях установления постоянной связи между ними, начальники политотделов включаются в состав соответствующих партийных комитетов (Крайкома, Обкома, ЦК надкомпартии).

г) Функции контрольных комиссий в отношении коммунистов-железнодорожников переходят в специально организуемые при политотделах парткомиссии районов и дорог, назначаемые ЦК ВКП(б).

2. Структура политотделов

А) ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ НКПС

В НКПС организуется Политуправление в составе начальника, его заместителя и двух помощников.

Начальник Политуправления является заместителем Народного комиссара по политической части и подчиняется как Наркому, так и непосредственно ЦК ВКП(б).

Политуправление НКПС руководит работой политотделов дорог и районов.

Начальник политуправления НКПС назначается и смещается ЦК ВКП(б).

Б) ПОЛИТОТДЕЛ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Политотдел железной дороги организуется в составе начальника, его заместителя и одного помощника.

Начальник политотдела дороги является заместителем директора дороги по политической работе и одновременно подчиняется начальнику политуправления НКПС.

Начальник политотдела железной дороги руководит работой по-

литотделов районов и партторгов депо и заводов важнейших железнодорожных узлов.

Начальники политотделов дорог назначаются и смещаются ЦК ВКП(б) по представлению начальника политуправления НКПС.

В) ПОЛИТОТДЕЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РАЙОНА

Политотдел железнодорожного района организуется в составе начальника, его заместителя и одного помощника.

Начальник политотдела района является заместителем начальника района по политчасти и одновременно подчиняется начальнику политотдела дороги. Он руководит ячейками железнодорожных узлов, станций, а также дистанций пути и связи.

Начальники политотделов районов назначаются и смещаются Центральным Комитетом ВКП(б) по представлению начальника политуправления НКПС.

Г) О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УЗЛАХ И ЗАВОДАХ НКПС

В важнейших железнодорожных узлах и заводах НКПС (по списку, утверждаемому ЦК) вводится институт партторгов, непосредственно подчиненных начальнику политотдела дороги.

Парторги железнодорожных узлов и заводов назначаются и смещаются ЦК ВКП(б) по представлению начальника политуправления НКПС.

Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков).

10 июля 1933 года.

Повторный ремонт — позорная характеристика всему руководству цеха Паровозы уже чихают

Нарком пути т. Андреев в свое время сказал: „Ремонтировать так, чтобы паровоз не чихал при первых морозах“. В паровозном цехе, наоборот, паровозы после среднего ремонта начинают чихать еще задолго до морозов, например, паровоз № 5677 14 июля сходил на пробную обкатку, вернулся в завод для сдачи, имел 36 недоделок по вине безобразного и безответственного отношения со стороны мастерского состава. Монтер арматурной бригады Моксеев отправил паровоз с рядом недоделок, как-то: не поставлено в лезую масленку крейцкофа валика и шпильки, регулярный золотник был неисправен, поддувальные цилиндры вращались, вращались пар, Котельщик Кленовым поставленный новый зонт между паровозом и тендером был сделан безобразно.

Паровоз 701-78 после пробной обкатки 15 июля имел 23 дефекта по этим же работам. Паровоз 700-88 должен был отправлен на пробу 11 июля и до 19 стоит в цехе.

Такое качество ремонта паровозов ставит под угрозу невыполнение июльского задания в 12 паровозов. Паровозы 701-78, 56777 18-го июля должны быть сданы в эксплуатацию, но стоят лишь только из-за того, что не назначены мастерами цеха проводники для их отправления.

Жестко карать организаторов спихивания вагонов-инвалидов

За 20 дней вагонный цех должен выпустить из конвенционного ремонта 280 вагонов, сдано 118 вагонов или 45,3%. Причины плохой работы цеха кроются в недоснаб-

жении цеха колесными парами со стороны подсобного колесного цеха, например: 14-го июля из 12 предъявленных пар в сдачу, инспектором было забраковано 11 пар (слабый бандаж, трещины между шпильками, гребень низок и др.). Мастер колесного цеха Чулков для бесперебойного снабжения вагонного цеха колесными парами мер никаких не принимает, в результате такой постановки дела в вагонном цехе окончательно сорван график плановых работ.

Однако это не все, имеется еще ряд внутрицеховых неполадок в самом вагонном цехе. Вагоны, представляемые для сдачи в эксплуатацию инспектору НКПС т. Богданову, совершенно недоделаны (15-го июля из 7 предъявленных вагонов не было ни одного готового).

Отдельные монтеры вагонов пытаются спихивать недоделанными 9-го июля вагон № 468985 был сдан в эксплуатацию с недостающими вкладышем неразрезной буксы, на временной бакулке, в результате 11-го июля вагон был отцеплен на станции Толчиха по причине горения буксы. Вагон № 561418 также был отцеплен по горению буксы, т.к. на нем вместо подбивки была поставлена бакулка.

Конкретным виновником такой безобразной сдачи вагонов является вечерний монтер Ковдрашин. 5-го июля вышел из конвенционного ремонта вагон ледник № 128402, 6-го июля был возвращен обратно в завод в ремонт. Работая на нем, слесарь Голинг при постановке упряжных крючьев на конце тягового аппарата поставил недоброкачественные гайки — вместо дюймовых дюйм с четвертью, а старший слесарь Ануфриев, принимая работу от Голинга,

не проверил ее качества выполнения, в результате при постановке вагона-ледника в состав гайки с аппарата сорвало и вагон вышел из строя. Виновников администрация цеха до сих пор не привлекла к ответственности.

Новый устав о трудовой дисциплине на ж.-д. транспорте СССР требует от администрации вагонного цеха немедленного проведения в жизнь. А у нас на этом фронте дело далеко неблагоприятно. За 18 дней июля в цехе было 32 человека прогульщи-ков, которые уволены по 47 статье, но, несмотря на это, мастер Митрохин пытается замаскировать прогульщи-ков. Например, жестианчик Сухинин систематически делает прогулы: 8-го июля, 22 и 8 июля по полдня. Эти дни проведенные отпуском Слесарь Панов 8-го июля сделал прогул — проведено отпуском. Рабочий Жарков прогулял 9-го июля — проведено отпуском.

Прямой долг всей партийной и профсоюзной организации паровозного и вагонного цехов обсудить вопрос о качестве ремонта паровозов и вагонов, довести до сознания каждого рабочего решение СНК и ЦК ВКП(б) о работе ж.-д. транспорта, на основе его поднимая новую волну социализации и ударничества, мобилируя широкие массы рабочих на выполнение взятых на себя обязательств перед оминами.

Бригада рабкоров и актива РК РКИ Пальшин, Чернявский, Мусинев, Романов И., Новоселов, Бондарчик, Щеглов, Степкин, Бондаренко

Постановление Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б) о перестройке органов управления жел.-дор. транспорта

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют утвердить следующие решения Народного комиссариата путей сообщения о перестройке и штатах органов управления железнодорожного транспорта, принятые на основе постановления СНК и ЦК от 3 июля «О работе железнодорожного транспорта».

Управление дороги

1. Основой хозяйственной единицей железнодорожного транспорта является дорога. Начальник дороги полностью отвечает за состояние всего хозяйства и за работу данной дороги и подчиняется непосредственно Наркому.

В соответствии с этим прекратить сложившуюся в некоторых управленческих НКПС практику руководить отдельными линейными организациями дороги через голову начальника дороги.

2. Важнейшей задачей начальника дороги является ликвидация канцелярско-бюрокрастических методов в работе служб и отделов дороги и осуществление конкретного, живого руководства по линии установления твердой трудовой дисциплины в органах управления и производства, точное выполнение указаний и распоряжений НКПС, выполнение установленного НКПС трансфинанса дороги.

3. Дорбю работает на основе т.о. расчета. Средства, отпускаемые НКПС дороге, как по эксплуатации, так и на капитальное строительство, находятся в полном распоряжении начальника дороги и расходуются по установленному НКПС плану. Управление НКПС не может эти средства и материалы перераспределять без согласия начальника дороги или без специального распоряжения Наркома. В плане финансирования дороги должен быть оставлен известный фонд на непредвиденные нужды дороги, который находится в распоряжении начальника дороги.

4. Начальнику дороги непосредственно подчинены: районы, основные депо, участки вагонного хозяйства, мастерские, дистанции пути, дистанции связи.

5. Начальник дороги представляет в назначенном Наркомом начальников служб и начальников районов. Начальник дороги непосредственно назначает начальников отделов дороги, заместителей начальника служб и отделов, инспекторов районов, начальников основных паровозных депо, начальников мастерских вагонного хозяйства, начальников дистанций пути и дистанций связи по представленным начальником служб документам.

6. Для осуществления повседневного контроля проверки и исполнения важнейших распоряжений по дороге, начальник дороги имеет при себе штат инспекторов от 3 до 5 человек.

7. Убедившись ныне существующие при дирекциях дорог должности и штаты:

- А) коммунальный;
- Б) коммерческий;
- В) труда;
- Г) учета и распределения кадров;
- Д) рационализации;
- Е) секретно-информационный;
- Ж) безопасности движения;
- З) технико-пропагандный;
- И) подсобных предприятий.

Функции управленческих отделов передать в соответствующие службы и окладиться при новой структуре отдела.

Управление дороги

8. Установить следующую типовую структуру для дорог:

- А) начальник дороги;
- Б) заместитель начальника дороги;
- В) начальник политотдела дороги;
- Г) помощник по рабочему хозяйству (начальник ОРС'а);
- Д) организовать при управлении начальника дороги следующие службы: эксплуатацию, паровозов, вагонов, пути и сооружений, сигнализации и связи.

Распоряжения начальников служб для линейных административно-хозяйственных звеньев являются обязательными к точному исполнению.

Организовать при управлении начальника дороги следующие отделы:

- А) политотдел;
- Б) плановый;
- В) финансовый и отделение бухгалтерии;
- Г) материальный;
- Д) рабочего снабжения;
- Е) строительный или строительско-ремонтный (на дорогах, имеющих большой объем строительных работ);
- Ж) электрификации (там, где есть электрифицированные участки);
- З) лесной (на дорогах, занимающих лесными разработками);
- И) подготовки кадров;
- К) санитарно-врачебный;
- Л) учета и отчетности;
- М) мобилизационный;
- Н) охраны железных дорог;
- О) административно-организационный.

Вместо ныне существующих штатов в количестве 25182 чел., установить общий штат для всех дирекций дорог в 23844 чел. (без политотделов и ОРС'ов).

Управление района

1. Начальник района непосредственно руководит эксплуатационной работой, обеспечивает нормальное движение поездов и безопасное движение и точное соблюдение всеми агентами правил технической эксплуатации; устанавливает должную трудовую дисциплину и порядок на всех станциях и поездах, устанавливает измерители работы вагонов и несет за порученную ему работу полную ответственность.

2. Начальник района подчинен непосредственно начальнику дороги в отношении выполнения оперативных распоряжений и по эксплуатационной работе подчиняется начальнику служб движения дороги.

3. Начальник района назначается из числа опытных организаторов-администраторов, имеющих достаточные знания в области эксплуатации.

4. Начальнику района подчинены непосредственно в пределах границ района: все станции и разветвления.

5. Начальник района следит за точным и своевременным исполнением всех распоряжений начальника дороги, начальников служб, основных депо, вагонных участков, дистанций пути и связи.

6. Начальник района несет за точным и своевременным исполнением всех распоряжений начальника дороги, начальников служб, основных депо, вагонных участков, дистанций пути и связи, ответственность за выполнение работ по ремонту паровозов и вагонов, исправное состояние пути, средств связи. В случае невыполнения распоряжений начальника дороги, начальника депо, начальника вагонного участка, начальника дистанции пути и связи — начальник района несет ответственность за выполнение работ по ремонту паровозов и вагонов, по службе эксплуатации и в 1 августа 1933 года, отменяя с этого времени ранее изданные нормировочные по отдельным дорогам и службам.

7. Ликвидировать существующие тарифно-нормировочные бюро, возложив непосредственное руководство

Управление района

она, кроме немедленного сообщения об этом начальнику дороги или начальнику соответствующей службы, может сам положить на виновных административное взыскание в пределах тех прав, которые ему предоставляются уставом о дисциплине на железнодорожном транспорте.

Начальник района по почте распределяется в пределах плана определенными для района средствами и средствами материальными средствами по эксплуатационному району.

6. Начальник района представляет на утверждение начальника дороги начальников вышесланных и первого класса станций и инспекторов района. Непосредственно назначает заместителей начальников вышесланных и первого класса станций, всех начальников и их заместителей остальных классов станций и разветв.

7. В соответствии с установленным ролью начальника дороги в отношении линейных организаций — основной депо, вагонного участка, дистанции пути и связи и ограничением функций районов исключительной работой по движению поездов (экипа атакой) реорганизовать районы, управляют следующие, ныне существующие в районах, отделах:

- а) отдел тяги;
- б) отдел пути;
- в) отдел связи;
- г) коммунальный отдел;
- д) учаспретд;
- е) отдел труда;
- ж) бюро безопасности движения;
- з) установить следующую структуру района:

- а) Начальник района, он же начальник эксплуатации.
- б) Начальник политотдела района.
- в) Два помощника начальника района (один — по технической, другой — по коммерческой работе).
- г) Инспектора: по паровозам, вагонам, пути, связи и рабочему снабжению по 1-3 для каждой станции.

Управление основного паровозного депо

1. Убедившись ныне существующие в депо должности и штаты:

- а) Помощников начальника по технической части;
- б) Помощника начальника депо по массовой работе (по производственным совещаниям и рабочим предложениям), передать эти функции начальнику депо и председателю местного.
- в) Помощника начальника депо по снабжению.
- г) Инженера для технической записки, инженера бюро экономии труда, инженера техприменения, инструктора по техпропаганде, передать работу техническому бюро при начальнике депо.
- д) Инструктора по приему паровозов.
- е) Сократить количество машинистов-наставников на 50 проц. тов. перевести их на полевую работу в качестве машинистов.

2. Установить следующую типовую структуру для основного депо:

- а) Начальник депо;
- б) Заместитель начальника депо (инженер).

3. Организовать при начальнике депо техническое бюро в составе 3-5 инженеров и техников для разработки технических вопросов.

4. Установить должность мастера по паровозному ремонту по специальным видам ремонта (копеечного, по-подъемке и др.), вместо ныне существующего одного мастера. Должность мастера по депо упразднить, вместо них ввести должности: бригадиров, подчиненных непосредственно мастеру. Мониторы перевести в бригады мастеров в зависимости от их квалификации.

5. Начальнику основного депо подчинить в пределах обслуживаемого вагонного участка: оборотное депо, водонаблюдение, теплотехнику, электрические станции.

6. Начальник основного депо назначает эту работу на начальника станции и его заместителей по специальности.

7. Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм расхода на начальника станции.

8. Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника станции и его заместителей по специальности.

9. Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника станции по технической части, на сменных дежурных по станции.

10. Уполномоченных по техпробл.

11. Бухгалтерию, передать станция на твердую смену.

12. Установить следующую типовую структуру для станций первого класса:

- а) Начальник станции;
- б) Два заместителя начальника станции, из которых один — по технической части (инженер или техник с производственным стажем), другой — по коммерческой части;
- в) Станционный диспетчера по одному в смену;
- г) Дежурные станции по отдельным паркам;
- д) Собственники поездов по отдельным паркам;
- е) Заведующий товарной контророй;
- ж) Смотритель товарного двора;
- з) Весовщик — по количеству и объему грузовых операций;
- и) 1-2 инженера или техника

Управление основного паровозного депо

при начальнике станции для разработки технических вопросов.

к) Бригады при начальнике станции.

Предложить НКПС, в соответствии со структурой станции первого класса, установить структуру всех остальных станций сети железной дороги.

Управление дистанции пути

1. Убедившись следующие, ныне существующие на дистанциях пути, должности и бюро:

- а) Заместителя начальника дистанции;
- б) Помощника начальника дистанции по массовой работе;
- в) Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм расхода на начальника дистанции;
- г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника дистанции и его заместителей по специальности;
- д) Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника дистанции по технической части, на сменных дежурных по станции;
- е) Уполномоченных по техпробл.
- ж) Бухгалтерию, передать станция на твердую смену.

2) Установить следующую типовую структуру для станций первого класса:

- а) Начальник станции;
- б) Два заместителя начальника станции, из которых один — по технической части (инженер или техник с производственным стажем), другой — по коммерческой части;
- в) Станционный диспетчера по одному в смену;
- г) Дежурные станции по отдельным паркам;
- д) Собственники поездов по отдельным паркам;
- е) Заведующий товарной контророй;
- ж) Смотритель товарного двора;
- з) Весовщик — по количеству и объему грузовых операций;
- и) 1-2 инженера или техника

Управление станции

при начальнике станции для разработки технических вопросов.

к) Бригады при начальнике станции.

Предложить НКПС, в соответствии со структурой станции первого класса, установить структуру всех остальных станций сети железной дороги.

Управление дистанции пути

1. Убедившись следующие, ныне существующие на дистанциях пути, должности и бюро:

- а) Заместителя начальника дистанции;
- б) Помощника начальника дистанции по массовой работе;
- в) Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм расхода на начальника дистанции;
- г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника дистанции и его заместителей по специальности;
- д) Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника дистанции по технической части, на сменных дежурных по станции;
- е) Уполномоченных по техпробл.
- ж) Бухгалтерию, передать станция на твердую смену.

2) Установить следующую типовую структуру для станций первого класса:

- а) Начальник станции;
- б) Два заместителя начальника станции, из которых один — по технической части (инженер или техник с производственным стажем), другой — по коммерческой части;
- в) Станционный диспетчера по одному в смену;
- г) Дежурные станции по отдельным паркам;
- д) Собственники поездов по отдельным паркам;
- е) Заведующий товарной контророй;
- ж) Смотритель товарного двора;
- з) Весовщик — по количеству и объему грузовых операций;
- и) 1-2 инженера или техника

Управление станции

при начальнике станции для разработки технических вопросов.

к) Бригады при начальнике станции.

Предложить НКПС, в соответствии со структурой станции первого класса, установить структуру всех остальных станций сети железной дороги.

Управление дистанции пути

1. Убедившись следующие, ныне существующие на дистанциях пути, должности и бюро:

- а) Заместителя начальника дистанции;
- б) Помощника начальника дистанции по массовой работе;
- в) Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм расхода на начальника дистанции;
- г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника дистанции и его заместителей по специальности;
- д) Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника дистанции по технической части, на сменных дежурных по станции;
- е) Уполномоченных по техпробл.
- ж) Бухгалтерию, передать станция на твердую смену.

2) Установить следующую типовую структуру для станций первого класса:

- а) Начальник станции;
- б) Два заместителя начальника станции, из которых один — по технической части (инженер или техник с производственным стажем), другой — по коммерческой части;
- в) Станционный диспетчера по одному в смену;
- г) Дежурные станции по отдельным паркам;
- д) Собственники поездов по отдельным паркам;
- е) Заведующий товарной контророй;
- ж) Смотритель товарного двора;
- з) Весовщик — по количеству и объему грузовых операций;
- и) 1-2 инженера или техника

Управление дистанции пути

при начальнике станции для разработки технических вопросов.

к) Бригады при начальнике станции.

Предложить НКПС, в соответствии со структурой станции первого класса, установить структуру всех остальных станций сети железной дороги.

Управление дистанции пути

1. Убедившись следующие, ныне существующие на дистанциях пути, должности и бюро:

- а) Заместителя начальника дистанции;
- б) Помощника начальника дистанции по массовой работе;
- в) Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм расхода на начальника дистанции;
- г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника дистанции и его заместителей по специальности;
- д) Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника дистанции по технической части, на сменных дежурных по станции;
- е) Уполномоченных по техпробл.
- ж) Бухгалтерию, передать станция на твердую смену.

2) Установить следующую типовую структуру для станций первого класса:

- а) Начальник станции;
- б) Два заместителя начальника станции, из которых один — по технической части (инженер или техник с производственным стажем), другой — по коммерческой части;
- в) Станционный диспетчера по одному в смену;
- г) Дежурные станции по отдельным паркам;
- д) Собственники поездов по отдельным паркам;
- е) Заведующий товарной контророй;
- ж) Смотритель товарного двора;
- з) Весовщик — по количеству и объему грузовых операций;
- и) 1-2 инженера или техника

Управление дистанции пути

при начальнике станции для разработки технических вопросов.

к) Бригады при начальнике станции.

Предложить НКПС, в соответствии со структурой станции первого класса, установить структуру всех остальных станций сети железной дороги.

Управление дистанции пути

1. Убедившись следующие, ныне существующие на дистанциях пути, должности и бюро:

- а) Заместителя начальника дистанции;
- б) Помощника начальника дистанции по массовой работе;
- в) Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм расхода на начальника дистанции;
- г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника дистанции и его заместителей по специальности;
- д) Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника дистанции по технической части, на сменных дежурных по станции;
- е) Уполномоченных по техпробл.
- ж) Бухгалтерию, передать станция на твердую смену.

2) Установить следующую типовую структуру для станций первого класса:

- а) Начальник станции;
- б) Два заместителя начальника станции, из которых один — по технической части (инженер или техник с производственным стажем), другой — по коммерческой части;
- в) Станционный диспетчера по одному в смену;
- г) Дежурные станции по отдельным паркам;
- д) Собственники поездов по отдельным паркам;
- е) Заведующий товарной контророй;
- ж) Смотритель товарного двора;
- з) Весовщик — по количеству и объему грузовых операций;
- и) 1-2 инженера или техника

Управление дистанции пути

при начальнике станции для разработки технических вопросов.

к) Бригады при начальнике станции.

Предложить НКПС, в соответствии со структурой станции первого класса, установить структуру всех остальных станций сети железной дороги.

Управление дистанции пути

1. Убедившись следующие, ныне существующие на дистанциях пути, должности и бюро:

- а) Заместителя начальника дистанции;
- б) Помощника начальника дистанции по массовой работе;
- в) Бюро экономии труда, возложив работу по установлению норм расхода на начальника дистанции;
- г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника дистанции и его заместителей по специальности;
- д) Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника дистанции по технической части, на сменных дежурных по станции;
- е) Уполномоченных по техпробл.
- ж) Бухгалтерию, передать станция на твердую смену.

2) Установить следующую типовую структуру для станций первого класса:

- а) Начальник станции;
- б) Два заместителя начальника станции, из которых один — по технической части (инженер или техник с производственным стажем), другой — по коммерческой части;
- в) Станционный диспетчера по одному в смену;
- г) Дежурные станции по отдельным паркам;
- д) Собственники поездов по отдельным паркам;
- е) Заведующий товарной контророй;
- ж) Смотритель товарного двора;
- з) Весовщик — по количеству и объему грузовых операций;
- и) 1-2 инженера или техника

О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте

Постановление Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют утвердить следующие решения Народного комиссариата путей сообщения о перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте, принятые на основе постановления Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП(б) от 3 июля «О работе железнодорожного транспорта».

По улучшению системы заработной платы и нормирования труда

1. Ликвидировать доведенную до крайней неадекватности и дробности нормы выработки и расценок, для чего разработать и ввести новое, большее количество типовых норм по укрупненным измерителям по ремонту паровозов и вагонов, по службе эксплуатации и в 1 августа 1933 года, отменяя с этого времени ранее изданные нормировочные по отдельным дорогам и службам.

2. Ликвидировать существующие тарифно-нормировочные бюро, возложив непосредственное руководство

и ответственность за техническое нормирование на соответствующих хозяйственных руководителях.

4. Для составительских бригад по каждой станции установить не более 5-6 норм и расценок, преобразовав право дежурных по пути, в зависимости от особенностей работы, изменять расценки до 10 проц. в ту или другую сторону.

По прогрессивной и премиальной оплате труда

1. Для ведущих групп рабочих сортировочных и распределительных станций, обслуживающих маневровую работу (паровозные маневровые бригады, составители, спонщики и стрелочники) установить повышенные прогрессивные расценки: за переработку норм до 10 проц. — в полтора раза, а свыше 10 проц. — в два раза, начиная от первого переработки.

Установить, что по численности прогрессивные производятся по результатам месячной сдельной работы (за вычетом времени на отпуски и больные).

2. Сформировать при управлении дорог и районов специальный премиальный фонд (например, один — два

процента от фонда зарплаты) для премирования рабочих и административно-технического персонала на производстве (включая депо, вагонный участок, станции, дистанции пути, связи, инженеры, мастера) за высокие качественные показатели работы, перевыполнение отдельных показателей плана, при выполнении последнего в целом по депо, вагонному участку, станции, дистанции, за снижение норм простоя вагонов на станциях, за снижение процента больших паровозов и вагонов, за превышение плана по ремонту, сокращение сроков простоя в ремонте паровозов и вагонов, за качественное состояние пути и т. п.

3. В целях обеспечения высокого качества ремонта паровозов, строго придерживаться постановления НКПС и СНК Союза ССР о пониженной оплате работ при браке и материальной ответственности работников за порчу материалов.

Установить, что паровозные бригады в случае обнаружения ими брака при приеме отремонтированного паровоза, получают премию в размере 10 проц. от стоимости ремонта забракованных деталей.

Бригадам по дежурному ремонту паровозов установить премию в размере 15 проц. от месячного заработка, если они в течение всего

По тарифным ставкам

Установить повышенные месячные тарифные ставки для следующих профессий:

1. Поездным смазчикам: первого разряда 170 руб., вместо существующей 105 р.; второго разряда 140 руб., вместо существующей 105 р.

2. Главным кондукторам: пассажирских поездов 200-250 руб., вместо существующих 145 р.; товарных поездов — 160-180 р., вместо существующих 135 р.

Установить, что за образцовую работу главные кондуктора преми-

руются по полугодиям лично начальниками дорог в размере до месячного оклада.

4. За хорошее руководство работой своей бригады, наблюдение за своевременным выполнением и качеством ремонта установленных бригадам комплексных объединенных бригад по ремонту паровозов и вагонов делят в размере 10 проц. от тарифной ставки.

Душевых бригадиров премировать в размере до месячного оклада дежурных в год за исправное содержание и доброкачественный ремонт пути.

По зарплате и премированию инженерно-технических работников

1. Установить, что инженер, работающий на производстве, на станции, депо, вагонном участке, дистанции пути и связи должен получать оклад выше на 15 проц., чем равноценной квалификации работники в аппаратах районов, управлений дорог и НКПС.

2. Установить следующие повышенные должностные оклады для инженеров и техников, работающих непосредственно в депо, вагонных участках, станциях, дистанциях пути и связи и на ремонтных заводах.

3. Составителям поездов 170-200 р., вместо существующих 137 руб.—169 р.

4. Спешных поездов 135-155 руб., вместо существующих 115-130 р.

5. Башмачникам (горноз.) 125-145 р., вместо существующих 102-115 р.

6. Стрелочникам старшим — 140-150 р., вместо существующей 113 р.

7. Стрелочникам, обслуживающим наиболее ответственные посты сортировочных и распределительных станций 102-115 р., вместо существующих 82-95 р.

8. Квалификационным рабочим депо по ремонту товарных и пассажирских вагонов:

Для жддоргов первой категории ставка первого разряда 87 р. 50 коп., вместо существующей 79 р. 50 коп. — 83 р.

Для дорог второй категории ставка первого разряда 74 р. 25 коп., вместо существующей 67 р. 50 коп. — 70 р. 50 коп.

Для дорог третьей категории ставка первого разряда 69 р. 50 коп., вместо существующей 63 р. 25 коп. — 66 р. 10 к.

ного разряда 550-650, вместо 400-475 рублей.

Заместителю начальника депо второго разряда 450-550, вместо 350-425 рублей.

Заместителю начальника депо третьего разряда 400-450, вместо 330-375 рублей.

Мастеру депо первого разряда 450-550, вместо 360-425 руб.

Мастеру депо второго разряда 400-450, вместо 325-370 руб.

Мастеру депо третьего разряда 350-400, вместо 300-340 руб.

Дежурному по депо первого разряда 400-450, вместо 275-335.

Дежурному по депо второго разряда 350-400, вместо 275-335.

Дежурному по депо третьего разряда 300-350, вместо 230-280 рублей.

Машинисту-наставнику 400-450, вместо 275-335 руб.

Депо паровозное

Начальнику основного депо первого разряда — 600-700, вместо 450-550 рублей.

Начальнику основного депо второго разряда 500-600, вместо 410-500 рублей.

Начальнику основного депо третьего разряда 425-500, вместо 375-450 рублей.

Заместителю начальника депо первого разряда — 450-550, вместо 350-425 руб.

Заместителю начальника депо второго разряда 400-450, вместо 325-370 руб.

Заместителю начальника депо третьего разряда 350-400, вместо 275-335 руб.

(Продолжение см. на 4 стр.)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР, Центральный Комитет ВКП(б) одобряют НКПС:

1. Провести указанные выше мероприятия по перестройке органов управления депо, станций, дистанций, районов, дорог и НКПС в первом августу текущего года.

2. Произвести в том же сроку (с 1 августа) перемещение значительной части инженерно-технических работников и хозяйственных работников в аппараты районов, дорог и НКПС на линии для ускорения низовых производственных звеньев — депо, станции, дистанции.

Перемещение инженерно-технических работников производить не в порядке общей кампании, а путем тщательного персонального отбора квалифицированных работников, с обеспечением их нормальными жилищно-бытовыми условиями на месте.

3. НКПС и ЦК ВКП(б) в трехмесячный срок пересмотреть все формы отчетности и существенно их сократить, составив лишь абсолютно необходимым для работы дорог статистическую и оперативную отчетность.

4. Возложить на Народного комиссариата путей сообщения и подотдел управления НКПС, а на дорогах — на начальников дорог и политотделов ответственность за своевременное и точное проведение в жизнь настоящего постановления.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР — В. МОЛТОВ (Скрябин).

Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) — И. СТАЛИН.

8 июля 1933 г.

Каждый коммунист и комсомолец должен быть ударником производства

Бюро партколлектива неоднократно проверяло авангардную роль коммуниста в цехах.

Отдельные коммунисты показывают образцы подлинной большевистской работы и борьбы за план.

Член партии т. Липатов, маляр вагонного цеха, за полугодие промфинплан выполнил на 120%, а в июне на 129%. Т. Липатов — хороший общественник, работает второй год парторгом, вся партгруппа успешно закончила зимнюю партучебу, также все коммунисты досрочно закончили изучение техминимума в кружке.

Кандидат партии тов. Лужбин — плотник, за июнь трансфинплан выполнил на 148 проц., тов. Сикерин — рабор, член ВКП(б), своим личным примером и коммунистическим отношением к труду достиг систематического перевыполнения трансфинплана.

Член ВКП(б) тов. Прокудин слесарь, за июнь производительность труда в своей бригаде поднял до 104 проц.

Отдельные коммунисты вагонного цеха не хотят работать так, как требует партия. Член ВКП(б) Рябых — слесарь, производственное задание из месяца в месяц не выполняет, за июнь недовыполнил на 70 проц. Рябых совершенно не посещает школу марксистско-ленинского воспитания.

Член ВКП(б) Попов Сергей работает слесарем на установке оборудования тормоза Казанцева, срывает нормы. Мельчин — секретарь комсомольской

ячейки, член ВКП(б), производственное задание выполняет на 81 проц.

Перед партийными ячейками и перед каждым коммунистом стоит первоочередная задача по-большевистски подготовить вагон к осенне-зимним перевозкам и эта задача должна быть с честью выполнена. Н.

Перестроить работу детплощадки

Детплощадка при 28 ФЭС обслуживает 155 детей. Сначала работа на площадке проводилась не плохо, но теперь, в связи с ремонтом школы, план работы площадки срывается. Режим дня не проводится. Гораздо ухудшились обеды. На завтрак и обед всегда гречневая каша и по 100 грамм хлеба.

Нужно немедленно улучшить

питание детей, для чего необходимо ввести обед из 2-х блюд и разнообразить пищу. Нужно дать детям свежие овощи, ягоды, молоко и жиры, иначе здоровье детей не улучшится и цель площадки будет не достигнута.

Врач должен уделять максимум внимания и помогать в налаживании работы площадки.

Шагнова, Цырш, Осипова.

Маленький фелетон

Разговор у телефона

— Ох, милый Сашка, не могу, умоляю! Соединяй, раз'единяй, и снова: соединяй, раз'единяй, окончательно истрепалась, а разве?

— Вы меня не знаете, какой я была раньше. Полной, розовой, как мак-ков цвет на пышной грядке в золотистое солнечное лето, как съедобная булба с редким изюмом. Включая телефон, я казалась включала девичьи струны своего чувствительно женского сердца, — раз'единяла, казалось, все обрывалось. А теперь? Милый Сашка, каждый звонок приводит в остервенение, страдальчески действует на нервы.

Вот и теперь уже больше 10 минут просят соединения, но... во всем не успеешь. Я одна, а их много. Да ну их... Сашка, а народ стал нынче какой требовательный. Звоните чаще... Хотя я вас и не видала, но по вашему вниманию ко мне знаю, что вы хороший, милый, вполне современный человек. Целую сладко, сладко.

— Кого?

— Даю. Готово.

— Кого?

— Готово.

— Готово.

— Есть Пожалуйста.

Стена спортувистического сонного молчания прервана, но...

— Ах, это ты, Коля? Колючка, милый, что сегодня в кино?

— Опасный возраст или женщина в 40 лет?

— Говорят, милая картина, а на днях я смотрела "Встречный", — какая скука! А «КШЭ», помнишь мы были на «БШЭ». Спать и то скучно. Строительство, индустриализация, темпы, а о любви ну ни слова. Ты тоже скучал, а я переживала, думала, что в этом виновата я. Ох, как было мне тяжело! Скажи, я не была скучной?

— Что ты, Валечка, мне никогда с тобой не было скучно. Это «КШЭ» виновато и неприятности на службе.

— Алле... Алле... Но Валечка не было слышно. Ее прервал телефон ОГПУ и лично зав. телефонной станцией.

Так протекает работа и у нас на телефонной станции ПВРЗ. Теле-

фонистки Шаркова и Груздева крайне безобразно относятся к своим обязанностям.

12 июля во время дежурства Шарковой редакции «Горна», чтобы получить телефон № 47 по срочному делу, пришлось звонить более полчаса и только из проходной будки удалось добиться цели. При проверке телефон оказался здоровым. Дежурная даже отказалась сообщить редакции свою фамилию.

Точно такой же случай произошел 14-го июля во время дежурства Груздевой с партколлективом завода. И это не первый раз, 11 июля в 3 часа дня телефонистка около 10 минут занималась совсем ненужной болтовней, в то время, как другие просили включения телефона по срочным делам. Об этом прекрасно знает мастер электроцеха, но никаких мер пока не принял.

Коренное улучшение работы станции должно быть сделано. Тормозящих, грубо относящихся к своему делу и к посетителю из учреждений надо гнать из телефонной станции связывающего узла на производство.

А таких, как Валя, Саша и Коля надо привлекать к ответственности. Я. Хмель.

Бороться за снижение заболеваемости

Наблюдение за движением заболеваемости в крупных коллективах показывает неублажное нарастание таковой, начиная с 2-й половины лета. Такаж-же картина имелась в прошлом и на ПВРЗ, однако такая закономерность обязательна лишь там, где все предоставлено самодеятельности, нет планомерной систематической борьбы за здоровье рабочего. Во избежание повторения этого явления, как явной угрозы успешному ходу осенне-зимних перевозок, необходимо теперь же провести ряд мероприятий организационного и профилактического порядка и этим самым предупредить от заболеваемости, в особенности в отношении заразных болезней. Для этой цели надо создать штаб из представителей администрации, партийных, профессиональных и общественных организаций, в задачи штаба следует поставить:

Организация цехового актива в области здравоохранения в виде цеховых ячеек здравоохранения.

100 проц. охват профилактическими прививками рабочих и служащих и их семей, полная систематическая деваобработка всего заводского населения.

Обеспечение санитарного состояния учреждений, общественного питания.

100 проц. осуществление следующих элементов санитарного минимума по цехам:

а) Снабжение отварной остуженной водой.

б) Обеспечение возможностей на проведение личной гигиены рабочего, чистота тела, особенно рук, чистота одежды и т. п.)

в) Тщательное содержание мест общественного пользования (уборные, души и т. д.)

Этот перечень составляет минимум, который требует данная обстановка от нас, дабы обеспечить возможность выполнения постановления СНБ и ЦБ ВКП(б).

Врач Мальцев.

О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на жел.-дор. транспорте

Постановление Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального комитета ВКП(б)

(Окончание. Начало смотри на 2-й странице).

Заместителю начальника вагонного участка первого разряда 550—650 руб.

Заместителю начальника вагонного участка второго разряда 450—550 руб.

Заместителю начальника вагонного участка третьего разряда 400—450 руб.

Мастеру вагонного участка первого разряда 450—550, вместо 290—375 руб.

Мастеру вагонного участка второго разряда 400—450, вместо 260—340 руб.

Мастеру вагонного участка третьего разряда 350—400, вместо 260—320 руб.

Станция

Начальнику станции внеклассной 600—700, вместо 500—550 руб.

Начальнику станций первого класса 500—600, вместо 425—450 р.

Начальнику станции второго класса 375—450, вместо 325 руб.

Заместителю начальника внеклассной станции 500—600, вместо 375—400 руб.

Заместителю начальника станции первого класса 400—500, вместо 325—350 руб.

Заместителю начальника станции второго класса 300—350, вместо 265 руб.

Станционному диспетчеру станции первого класса 325—350, вместо 300 руб.

Диспетчеру по станции внеклассной 350—375, вместо 300 руб.

Дежурному по станции первого класса 275—300, вместо 255 руб.

Дежурному по станции второго класса 225—250, вместо 205 руб.

Район

Начальнику района 600—700, вместо 500—600 руб.

Помощнику по эксплуатации 550—650 руб.

Старшим диспетчерам 475—550, вместо 410—500 руб.

Диспетчерам 400—450, вместо 360—390 руб.

Дистанции пути

Начальнику дистанции первого разряда 600—700, вместо 493—540 руб.

Начальнику дистанции второго разряда 500—600, вместо 418 р.

Начальнику пути станции третьего разряда 425—500, вместо 372 рублей.

Старшему дорожному мастеру первого разряда 453—500, вместо 325 рублей.

Старшему дорожному мастеру второго разряда 375—470, вместо 299 рублей.

Старшему дорожному мастеру третьего разряда 325—375, вместо 299 рублей.

Дорожному мастеру первого разряда 350—400, вместо 279 руб.

Дорожному мастеру второго разряда 275—350, вместо 253 руб.

Дорожному мастеру третьего разряда 250—275, вместо 227 руб.

Смотрителю зданий (помощнику начальника дистанции по гражданским сооружениям) первого разряда 450—500, вместо 312 руб.

Смотрителю зданий второго разряда 375—350, вместо 260 руб.

Смотрителю зданий третьего разряда 325—375, вместо 230 руб.

Начальнику жилищных дистанций первого разряда 500—600, вместо 456 руб.

Начальнику жилищных дистанций второго разряда 450—500, вместо 388 руб.

Начальнику жилищных дистанций третьего разряда 400—450, вместо 344 руб.

Дистанция связи

Начальнику дистанции первого разряда 600—700, вместо 474—520 руб.

Начальнику дистанции второго разряда 475—550, вместо 408 руб.

Начальнику дистанции третьего разряда 370—450, вместо 358 р.

Помощнику начальника дистанции (инженеру сигнализации, централизации и блокировки) первого разряда 450—500, вместо 375—415 р.

Помощнику начальника дистанции второго разряда 375—450 вместо 315 руб.

Помощнику начальника дистанции третьего разряда 325—355, вместо 200 руб.

Электромеханику первого разряда 300—350, вместо 247—275 руб.

Электромеханику второго разряда 275—300, вместо 218 руб.

Паровозо-вагон-ремонтные заводы

Директору паровозо-вагон-ремонтного завода 1 разр. 600—700, вместо 540—660 руб.

Главному инженеру 1 разр. 700—800, вместо 480—600 руб.

Нач. привв. отдела 1 разр. 550—650, вместо 480—540 руб.

Нач. техн. отдела 1 разр. 475—575, вместо 360—470 руб.

Главн. механику 1 разр. 425—525, вместо 320—420 руб.

Нач. сборного и колесного цеха 1 разр. (заводов) 500—600, вместо 370—480 руб.

Начальникам остальных цехов 425—525, вместо 320—420 руб.

Помощникам нач. цехов и мастеров заводов I разр. 400—500, вместо 280—360 руб.

3. Установить должностные оклады начальникам служб в управлениях дорог I разряда—800—900 руб. вместо 475—500 руб. их заместителям—500—600, вместо 400—425 руб.

4. Установленное выше повышение зарплат распространить на все заводы НКПС, депо, вагонные участки, дистанции пути и связи, а также на станции внеклассные, первого и второго класса и провести в жизнь с 1 августа сего года.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. Молотов (Скрябин).

Секретарь ЦБ ВКП(б) И. Сталин.

8 июля 1933 года.