

МАГИТОГОРСКИЙ РАБОЧИЙ

Орган ГК ВКП(б), Управления Магнитострой, Горсовета и Горпрофсовета
11 ИЮЛЯ 1933 ГОД ЧЕТВЕРТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ № 158 (998)

СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР И ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВКП(б) СЧИТАЮТ ГЛАВНОЙ ПРИЧИНОЙ СОВЕРШЕННО НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НЕДОСТАТКИ РУКОВОДСТВА, НЕДОСТАТКИ ОРГАНИЗАЦИОННОГО ХАРАКТЕРА, ВСЕ ЕЩЕ НЕ ИЗЖИТЫЙ, ОКОНЧАТЕЛЬНО ОБАНКОТИВШИЙСЯ КАНЦЕЛЯРСКО-БЮРОКРАТИЧЕСКИЙ МЕТОД РУКОВОДСТВА ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ, НАЧИНАЯ ОТ РАЙОНОВ И КОНЧАЯ ЦЕНТРАЛЬНЫМИ УПРАВЛЕНИЯМИ НКПС.

(Из постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б) о работе железнодорожного транспорта).

О ПЕРЕСТРОЙКЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПОСТАНОВЛЕНИЯ 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 и

штатах органов управления железнодорожного транспорта, принятые на основе постановления СНК и ЦК от 3 июля «О работе железнодорожного транспорта»:

I. По аппарату НКПС

Упразднить следующие, ныне существующие в НКПС управления и тресты:

- а) Управление труда, передав вопросы труда соответствующим управлениям и отделам.
- б) Управление техпропаганды, передав эти функции отделу подготовки кадров и «Трансжелдориздату».
- в) Комитет по реконструкции транспорта, передав эти функции планово-экономическому отделу и совещанию при нарком.
- г) Управление транспортного машиностроения и запасных частей, передав функции по заказам подвижного состава и запасных частей управлению паровозного хозяйства и управлению вагонного хозяйства.

- д) Контора по проектированию механизмов и машин («Промтехмаш»).
- е) Коммунальное управление, передав эти функции управлению пути.
- ж) Научно-техническое управление, передав эти функции управлениям и отделам.
- з) Цураспред, передав эти функции соответствующим управлениям и отделам.
- и) Управление реконструкции Московского узла, передав функции этого управления управлению эксплоатации.
- к) Гипроавтотранс — с превращением его в преемственную контору при паровозоремонтном тресте.

- л) Трест технико-экономических изысканий, передав его функции управлению нового железнодорожного строительства.
- м) Управление контроля и проверки исполнения.
- н) Научно-исследовательский институт труда и экспериментально-конструкторский институт, передав функции этих институтов в институты при управлениях и отделах.

- 2. Установить следующую структуру основных центральных управлений и отделов НКПС:
 - а) Политуправление.
 - б) Управление эксплоатации.
 - в) Управление паровозного хозяйства.
 - г) Управление вагонного хозяйства.
 - д) Управление пути и сооружений.
 - е) Управление сигнализации и связи.

II. Управление дороги

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

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

2. Важнейшей задачей начальника дороги является ликвидация канцелярско-бюрократических методов в работе служб и отделов дороги и осуществление конкретного, живого руководства линией, установление твердой трудовой дисциплины в органах управления и на производстве, точное выполнение указаний и распоряжений НКПС, выполнение установленного НКПС транзитного плана.

3. Дорога работает на основе хозрасчета. Средства, отпускаемые НКПС дороге как на эксплоатацию, так и на капитальное строительство находятся в полном распоряжении начальника дороги и расходуются по установленному НКПС плану. Управления НКПС не могут эти средства и материалы перераспределять без согласия начальника дороги или без специального распоряжения. В плане финансирования дорог должен быть оставлен известный фонд на непредусмотренные нужды дороги, который находится в распоряжении начальника дороги.

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

5. Начальник дороги представляет и назначению наркому начальников служб и начальников районов. Начальник дороги непосредственно назначает начальников отделов дороги, заместителей, начальников служб и отделов, инспекторов районов, начальников основных паровозных депо, начальников мастерских вагонного хозяйства, начальников дистанций пути и дистанций связи по представлению начальников служб дороги.

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

7. Упразднить ныне существующие в дирек-

циях дорог должности и отделы:

- а) Коммунальный.
- б) Коммерческий.
- в) Треста.
- г) Учета и распределения кадров.
- д) Рационализации.
- е) Секретно-шифровальный.
- ж) Технической пропаганды.
- з) Подсобных предприятий.

Функции упраздненных отделов передать в соответствующие службы и в остающиеся при новой структуре отделы.

8. Установить следующую типовую структуру для дорог:

- а) Начальник дороги.
- б) Заместитель начальника дороги.
- в) Начальник политотдела дороги.
- г) Помощник по рабочему снабжению (начальник ОРС'а).
- д) Организовать в управлении начальника дороги следующие службы: эксплоатации, паровозов, вагонов, пути и сооружений, сигнализации и связи.

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

9. Организовать при управлении начальника дороги следующие отделы:

- а) Политотдел.
- б) Плановый.
- в) Финансовый и отдельно бухгалтерию.
- г) Материальный.
- д) Рабочего снабжения.
- е) Строительный или строительную контору на дорогах (имеющих большой объем строительных работ).
- ж) Электрификации (там, где есть электрифицированные участки).
- з) Лесной (на дорогах, занимающихся 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 25.182, установить общий штат для всех дирекций дорог 23.844 (без политотделов и ОРС'ов).

III. Управление района

1. Начальник района непосредственно руководит эксплоатационной работой и обеспечивает нормальное движение поездов, безопасность движения и точное соблюдение всеми агентами правил технической эксплоатации; устанавливает должную трудовую дисциплину и порядок на всех станциях и в поездах, устанавливает измерительные работы вагонов и несет за порученную ему работу полную ответственность.

2. Начальник района подчинен непосредственно начальнику дороги, а в отношении выполнения работ по обслуживанию тягового участка

обеспечивает безопасность движения поездов, контролирует их работу с точки зрения обеспечения всех необходимых условий для точного исполнения графика движения поездов, своевременной подачи паровозов, вагонов, технического осмотра и ремонта паровозов и вагонов, исправного состояния пути и средств связи. В случае невыполнения распоряжений начальника дороги, необеспечения условий для нормального движения поездов со стороны руководящего персонала паровозного и вагонного участка, депо, дистанции пути и связи начальник района, кроме немедленно сообщения об этом начальнику дороги или начальнику соответствующей службы, может сам наложить на виновных административное взыскание в пределах тех прав, которые ему предоставляет устав о дисциплине на железнодорожном транспорте.

Начальник района полностью распоряжается в пределах плана определенными для района средствами и всеми финансово-материальными средствами по эксплоатационному району.

6. Начальник района представляет на утверждение начальника дороги начальников внеклассных и первого класса станций и инспекторов района. Начальник района непосредственно назначает заместителей начальников внеклассных и первого класса станций, всех начальников и их заместителей остальных классов станций и раз'ездов.

7. В соответствии с усилением роли начальника дороги в отношении линейных организаций — основного депо, вагонного участка и дистанции пути и связи и ограничением функций районов исключительной работой по движению поездов (эксплоатации), реорганизовать районы, упразднив следующие ныне существующие в районах отделы:

- а) Отдел тяги.
- б) Отдел пути.
- в) Отдел связи.
- г) Коммунальный отдел.
- д) Учраспред.
- е) Отдел труда.
- ж) Бюро безопасности движения.

8. Установить следующую структуру района:

- а) Начальник района, он же начальник эксплоатации.
- 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 отрасли в зависимости от величины района.
- д) Контора района в части: грузовой, пассажирской, коммерческой, счетно-финансовой, техбюро, заведующий кондукторскими бригадами.

Общий штат по району (без диспетчерского аппарата и штата политотдела) не должен превышать для района первой категории — 86, второй — 76 и третьей — 62.

Вместо существующих общих штатов по району в количестве 17.306, установить общий штат в районах 8.840 (без диспетчеров, политотделов и ОРС'ов).

IV. Управление основного паровозного депо

1. Упразднить следующие ныне существующие в депо должности и бюро:

- а) Помощника начальника депо по массовой работе (по производственным совещаниям и рабочим предложениям), передав эти функции начальнику депо и председателю местного бюро.
- б) Помощника начальника депо по снабжению.
- в) Инженера для технических занятий; инженера бюро экономики труда; инженера по технормированию; инструктора по техпропаганде, передав работу в техническое бюро при начальнике депо.
- г) Инструктора по приеме паровозов.
- д) Сократить количество машинистов-наставников на 50 проц., перевести их на поездную работу в качестве машинистов.

2. Установить следующую типовую структуру для основного депо:

- а) Начальник депо
- б) Заместитель начальника депо (инженер).
- в) Организовать при начальнике депо техническое бюро в составе 3—5 инженеров и техников для разработки технических вопросов.
- г) Установить должности мастеров по паровозному ремонту и по специальным видам ремонта (котельного, по под'ёмке и др.) вместо ныне существующего одного мастера. Должности мастеров в депо упразднить и вместо них ввести должности бригадиров, подчиненных непосредственно мастеру. Мастеров перевести в бригады и мастера в зависимости от их квалификации.
- д) Начальнику основного депо подчинить в пределах обслуживаемого тягового участка оборотное депо, водоснабжение, теплотехнику и электрические станции.
- е) Начальник основного депо назначается преимущественно из инженеров и техников-практиков, достаточно владеющих техническими знаниями в области паровозного и вагонного хозяйства, имеющих административно-

V. Управление участка вагонного хозяйства

1. Выделить все вагонные депо из ведения паровозных депо и организовать самостоятельные участки по вагонному хозяйству, подчиненные непосредственно вагонной службе управления дороги.

2. Установить следующую структуру для участка:

- а) Начальник вагонного участка, он же начальник вагонного депо.
- б) Заместителя начальника станции по массовой работе (по производственным совещаниям и рабочим предложениям), передав эту работу начальнику станции и председателю местного бюро.
- в) Старших помощников начальника станции.
- г) Бюро экономики труда, возложив работу по установлению норм и расценок на начальную станцию.
- д) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальную станцию и его заместителей по специальностям.
- е) Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника станции по технической части и на сменных дежурных станциях.
- ж) Уполномоченных... (пропуск) (бухгалтерию), передав станцию на твердую смету.

3. Установить следующую типовую структуру для участка:

- а) Начальник участка.
- б) Два заместителя начальника участка, из которых один по технической части (инженер или техник с производственным стажем), другой — по коммерческой части.
- в) Станционные диспетчера по одному в смену.
- г) Дежурные станции по отдельным паркам.
- д) Составители поездов по отдельным паркам.
- е) Заведующий товарной конторой
- ж) Смотритель товарного двора.
- з) Весовщики по количеству и обему грузозавозных операций.
- и) 1—2 инженера или техника при начальнике станции для разработки технических вопросов.
- к) Контора при начальнике станции.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

VI. Управление станции

1. Упразднить следующие ныне существующие на станциях первого класса должности и бюро:

- а) Заместителя начальника станции по массовой работе (по производственным совещаниям и рабочим предложениям), передав эту работу начальнику станции и председателю местного бюро.
- б) Старших помощников начальника станции.
- в) Бюро экономики труда, возложив работу по установлению норм и расценок на начальную станцию.
- г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальную станцию и его заместителей по специальностям.
- д) Бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника станции по технической части и на сменных дежурных станциях.
- е) Уполномоченных... (пропуск) (бухгалтерию), передав станцию на твердую смету.

2. Установить следующую типовую структуру для станции:

- 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) Станционные диспетчера по одному в смену.
- г) Дежурные станции по отдельным паркам.
- д) Составители поездов по отдельным паркам.
- е) Заведующий товарной конторой
- ж) Смотритель товарного двора.
- з) Весовщики по количеству и обему грузозавозных операций.
- и) 1—2 инженера или техника при начальнике станции для разработки технических вопросов.
- к) Контора при начальнике станции.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

VII. Управление дистанции пути

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

- а) Заместителя начальника дистанции.
- б) Помощника начальника дистанции по массовой работе.
- в) Бюро экономики труда, возложив работу по установлению норм и расценок на начальную дистанцию и дорожных мастеров. Начальнику дистанции для работы по нормированию разрешается иметь одного технического работника.
- г) Бюро изобретательства, возложив эту работу на начальную дистанцию и дорожных мастеров на своих участках работы.
- д) Бюро по технической пропаганде, передав работу по технической подготовке работников дистанции начальнику дистанции и дорожным мастерам.

2. Установить следующую типовую структуру для дистанции пути.

- а) Начальник дистанции.
- б) Помощник начальника дистанции по массовой работе.
- в) Бригадир по пути.
- г) Мостовой мастер.
- д) Дорожные мастера по протяжению дистанции.
- е) Бригадир по пути.
- ж) Мостовой мастер.

На крупных железнодорожных узлах организовать специальные жилищные дистанции с подчинением их непосредственно начальнику службы пути дороги.

Начальники дистанции пути должны заниматься преимущественно из инженеров строительной-путевой специальности, имеющих практику путево-строительных работ и обладающих административно-организационными способностями.

VIII. Управление дистанции, сигнализации и связи

1. Упразднить следующие ныне существующие в дистанции сигнализации и связи должности и бюро:

- а) Помощника начальника дистанции сигнализации и связи по массовой работе.
- б) Инструктора по техпропаганде, передав работу по технической подготовке работников дистанции сигнализации и связи начальнику дистанции и техническому персоналу по специальности (по сигнализации, централизации, блокировке, по связи).
- в) Установить следующую типовую структуру для дистанции сигнализации и связи:

- а) Начальник дистанции.
- б) Помощник начальника дистанции (инженер по сигнализации, централизации и блокировке).
- в) Ревизор-инструктор.
- г) Инженер или техник связи.

Начальники дистанции сигнализации и связи назначаются преимущественно из инженеров или практиков, достаточно владеющих техническими знаниями в области сигнализации и связи и имеющих административно-организационный опыт.

IX. О начальнике депо, вагонного участка, станции, дистанции

1. Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции является единоличным и полным руководителем работ, непосредственно отвечает за выполнение плана по всем показателям, осуществляет оперативное руководство всеми работами депо, вагонного участка, на станциях и в дистанциях и наблюдает за исправностью технических устройств депо, станции и дистанции и их правильным использованием.

2. Начальник депо, вагонного участка, станции и дистанции подчиняется соответственно все на постоянные, так и временные агенты и рабочие.

3. Начальник депо, вагонного участка, станции и дистанции производит прием и увольнение всех работников, за исключением следующих: по депо — заместителя начальника депо, начальников оборотных депо и мастеров депо; по вагонному участку — заместителя начальника и вагонных мастеров; по станциям — заместителей начальника станции, станционных диспетчеров, дежурных по станции и заведующих товарной конторой; по дистанции пути — старших дорожных мастеров и мостового мастера; по дистанции связи — помощника начальника дистанции (инженер), ревизора, инструктора и инженера связи. Перечисленных выше работников назначают и смещают начальники служб дороги по представлению начальников депо, станций и дистанций.

4. Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции устанавливает нормы и расценки на работы, устанавливает премии агентам и рабочим депо, станции и дистанции в пределах фондов, согласно указаний начальника дороги.

5. Начальник депо, вагонного участка, станции и дистанции обязан вести борьбу с прогульщиками, летунами, рвачами и прочими дезорганизаторами железнодорожного хозяйства и увольнять их в соответствии с правилами внутреннего распорядка.

б) Заместитель — инженер или опытный техник по вагону.

в) Техническое бюро (3—5 человек)

г) Вагонные мастера (пассажирские и товарные для отдельных видов).

д) Бригадир (по специальностям).

е) Начальник поездных бригад (проводников, смазчиков)

ру 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) Станционные диспетчера по одному в смену.

г) Дежурные станции по отдельным паркам.

д) Составители поездов по отдельным паркам.

е) Заведующий товарной конторой

ж) Смотритель товарного двора.

з) Весовщики по количеству и обему грузозавозных операций.

и) 1—2 инженера или техника при начальнике станции для разработки технических вопросов.

к) Контора при начальнике станции.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

Предложить НКПС в соответствии со структурой станции первого класса установить структуру остальных станций по сети железных дорог.

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

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 зарплаты 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 зарплаты и нормированию труда

1. Ликвидировать доведенную до крайности многочисленность и дробность норм выработки и расценок, для чего разработать и ввести небольшое количество типовых норм по укрупненным измерителям по ремонту паровозов и вагонов, по службам пути и связи к 1 ноября, а по службе эксплоатации — к 1 августа 1933 года, отменив к этому времени ранее изданные нормировочники по отдельным должностям и службам.

2. Ликвидировать существующие тарифно-нормировочные бюро, возложив непосредственное руководство и ответственность за техническое нормирование на соответствующих хозяйственных руководителей. Нормы выработки устанавливать в соответствии с типовыми нормами и тарифными соглашениями: по службам паровозов и вагонов — цеховым мастерам, по службе пути — дорожным мастерам, по службе связи — электро-механикам, по службе движения — начальникам станций и соответственно утверждать начальникам депо, вагонных участков, дистанции пути и связи и районам. Для осуществления контроля за правильностью установления и применения норм и расценок начальникам депо, станций, дистанций и районов иметь в своем распоряжении одного — двух контрольных нормировочников-тарифников.

3. Предоставить право мастерам цехов, начальникам депо, вагонных участков, станций и дистанций, в зависимости от конкретных условий, в пределах утвержденных фондов зарплаты и заданий по себестоимости, повышать и понижать утвержденные нормы выработки на 10 проц., а также устанавливать нормы выработки и расценки на разовые работы, не предусмотренные типовыми и утвержденными нормами.

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

По прогрессивно-премиальной оплате труда

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

Установить, что исчисление прогрессивки производится по результатам месячной сдельной работы (за вычетом времени на отпуски, болезни).

2. Создать при управлениях дорог и районах специальный премиальный фонд (примерно 1—2 процента от фонда зарплаты) для премирования рабочих и административно-технического персонала на производстве (начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции пути, связи, инженеры и мастера) за высокие качественные показатели работы, за перевыполнение отдельных показателей плана при выполнении последнего в целом по депо, вагонному участку, станции, дистанции, за снижение нормы простоя вагонов на станциях, за сокращение сроков простоя в ремонте паровозов и вагонов, за превышение плана по ремонту, за 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 ЦИК и Совнаркома Союза ССР о пониженной оплате работы 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 текущему ремонту паровозов установить премию в размере 15 проц. от месячного заработка, если они в течение всего месяца сдают отремонтированные ими паровозы без брака и недоделок.

4. За хорошее руководство работой своей бригады, за наблюдение за своевременным выполнением и качеством ремонта установить бригадирам комплектов (объединенных) бригад по ремонту паровозов и вагонов доплату в размере 10 проц. от тарифной ставки.

Путевых бригадиров премировать в размере месячного оклада два раза в год за исправное содержание и доброкачественный ремонт пути.

По тарифной ставке

Установить повышение месячных тарифных ставок для следующих профессий:

1. Поездным смазчикам: 1-го разряда — 170 руб. вместо существующей 165 руб. 2-го разряда — 140 руб. вместо существующей 135 руб.
2. Главным кондукторам: Пассажирских поездов — 200—250 руб. вместо существующей 145 руб.

Товарных поездов — 160—180 руб. вместо существующей 135 руб.

Установить, что за образцовую работу главные кондуктора премируются по полугодиям лично начальниками дорог в размере до оклада.

3. Составителям... (пропуск).
4. ... (пропуск).
5. Башмачникам (тормоз) — 125—140 р. вместо существующей 102—115 руб.
6. Стрелочникам старшим — 140—150 руб. вместо существующей 130 руб.
7. Стрелочникам, обслуживающим наиболее ответственные посты сортировочных и распределительных станций — 102—115 руб. вместо существующей 82—95 руб.
8. Квалифицированным рабочим депо по ремонту товарных и пассажирских вагонов: Для догров первой категории ставка 1-го разряда — 87 руб. 50 коп. вместо существующей 79 руб. 50 коп. — 83 руб. Для догров второй категории ставка 1-го разряда — 74 руб. 25 коп. вместо существующей 67 руб. 50 коп. — 70 руб. 50 коп. Для догров третьей категории ставка 1-го разряда — 69 руб. 50 коп. вместо существующей 63 руб. 25 коп. — 66 руб. 10 коп.

По зарплате и премированию инженерно-технических работников

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

2. Установить следующее повышение должностных окладов для инженеров, работающих непосредственно в депо, вагонных участках, станциях, дистанции, пути, связи и на ремонтных заводах:

Депо паровозов

- Начальник основного депо 1-го разряда — 600—700 вместо 450—550 руб.
Начальнику основного депо 2-го разряда — 500—600 вместо 410—500.
Начальнику основного депо 3-го разряда — 425—500 вместо 375—450 руб.
Заместителю начальника депо 1-го разряда — 550—650 вместо 400—475.
Заместителю нач. депо 2-го разряда — 450—550 вместо 350—425.
Заместителю нач. депо 3-го разряда — 400—375.
Мастеру депо 1-го разряда — 450—550 вместо 360—425.
Мастеру депо 2-го разряда — 400—450 вместо 325—370.
Мастеру депо 3-го разряда — 350—400 вместо 300—340.
Дежурному по депо 1-го разряда — 400—450 вместо 275—335.
Дежурному по депо 2-го разряда — 350—400 вместо 275—335.
Дежурному по депо 3-го разряда — 300—350 вместо 230—280.
Машинисту-наставнику — 400—450 вместо 275—335.

Участок вагонного хозяйства

- Начальнику вагонного участка 1-го разряда — 600—700.
Начальнику вагонного участка 2-го разряда — 500—600.
Начальнику вагонного участка 3-го разряда — 425—500.
Заместителю начальника вагонного участка 1-го разряда — 550—650.
Заместителю начальника вагонного участка 2-го разряда — 450—550.
Заместителю начальника вагонного участка 3-го разряда — 400—450.
Мастеру вагонного участка 1-го разряда — 450—550 вместо 290—375.
Мастеру вагонного участка 2-го разряда — 400—450 вместо 260—340.
Мастеру вагонного участка 3-го разряда — 350—400 вместо 260—320.

Станция

- Начальнику станции внеклассной — 600—700 вместо 500—550.
Начальнику станции 1-го класса — 500—600 вместо 425—450.
Начальнику станции 2-го класса — 375—450 вместо 325.
Заместителю начальника внеклассной станции — 500—600 вместо 375—400.
Заместителю начальника станции 1-го класса — 400—500 вместо 325—350.
Заместителю начальника станции 2-го класса — 300—350 вместо 265.
Станционному диспетчеру внеклассной станции 350—400 вместо 300—325.
Станционному диспетчеру станции 1-го класса — 325—350 вместо 300.
Дежурному по станции внеклассной — 350—375 вместо 300.
Дежурному по станции 1-го класса — 275—300 вместо 255.
Дежурному по станции 2-го класса — 225—250 вместо 205.

Район

- Начальнику района — 600—700 вместо 500—600.
Помощнику по эксплуатации — 550—650.
Старшим диспетчерам — 475—550 вместо 410—500.
Диспетчерам — 400—450 вместо 360—390.

Дистанция пути

- Начальнику дистанции 1-го разряда — 600—700 вместо 493—540.
Начальнику дистанции 2-го разряда — 500—600 вместо 418.

КОММУНИСТЫ ДОМЕН И КОКСОВЫХ ПЕЧЕЙ ЕЩЕ НЕ УЧЛИ ВСЕХ УРОКОВ ПОСЛЕДНИХ АВАРИИ

Каждый коммунист должен помнить, что партия будет оценивать его партийность в первую голову по тому, как он выполняет порученную ему работу

Почему молчали горновы?

Открытое партийное собрание партгруппы второй бригады первой доменной печи мастера Вронских и принята на этом собрании резолюция показали, что к партсобранию люди подготовились плохо, что самокритики еще на донах нет и самое главное, что большинство коммунистов и беспартийных рабочих второй бригады очень слабо представляют себе основные политические задачи чистки.

С докладом о ходе подготовки к чистке выступил тов. Неволин. В заключение доклада тов. Неволин говорит: вторая бригада выполнила июньский план на 61,2 проц., веход стране более 3000 тонн чугуна. Рабочие домен очень слабо представляют себе огромное значение, которое имеет бесперебойная работа домен, 61,2 проц. выполнения плана говорят о плохой подготовке к чистке.

Какова авангардная роль коммунистов и комсомольцев на производстве? Тов. Неволин приводит пример.

3 июля мастер Вронских писал в „М. Р.“, что первая печь свободно может давать 1000 тонн чугуна в сутки, что для этого требуется самоотверженная работа и ответственность за порученное дело.

На деле в доле в доменном цехе прокатилась целая полоса аварий, первыми и основными виновниками которых являются люди, коммунисты, в том числе и тов. Вронских.

Безответственность, расхлябанность и разгильдяйство, настроенные в отношении свойств доменцама. В этом причина аварий.

Классовая бдительность доменщиков притуплена. Вместе с коксом в гризли проскочил семипудовый камень, попадающий шпалы, листы железа и т. д.

В качестве конкретных задач для второй бригады первой печи тов. Неволин выставил следующие:

С докладом на собрании второй бригады третьей печи выступил секретарь ячейки доменного цеха тов. Мальцев. Тов. Мальцев, искусно столкнув производственные интересы всех рабочих бригады, добавил развернутой большевистской самокритики, «выясняя на лица».

По докладу тов. Мальцева выступило в прения большинство рабочих бригады.

Профгор бригады тов. Савичев рассказывает: вопрос о чистке проработали со всеми рабочими. Пусковой период для третьей печи окончен. Если нас не будут лимитировать различные машины, мы готовы давать 1000 тонн чугуна в сутки.

Идох о техникубой, говорит машинист вагонов тов. Соколов. — Скоро начнет работать квалификационная комиссия, мы в этом не готовы.

В прениях выступил партгор тов. Кулеха, Перевозов, предцехкома Цыганок и др.

С резкой большевистской самокритикой были осуждены виновники аварии на третьей печи.

Выступившие говорили также об отсутствии хозрасчета на новой домене, о слабой постановке технической учебы и т. д.

В заключительном слове тов. Мальцев остановился на необходимости укрепления дисциплины, активной борьбы с разгильядями, внедрения сознательной трудовой дисциплины.

То, о чем говорили выступавшие в прениях, — единая целеустремленность на предупреждение аварий — нашло свое отражение в резолюции.

Говорили о слабой работе среди женщин. Постановили провести массово-разъяснительную работу в бараках. За каждый барак отвечает коммунист живущий там, за всю работу в целом — тов. Батев.

Говорили о неуплате членских взносов некоторыми коммунистами. Предложили партгору Бухде в трехдневный срок заставить коммунистов уплатить членские взносы.

В подшефный колхоз „Красный маяк“ решили послать товарища для проведения разъяснитель-

следующее: техникуба, подготовка к ремонту печи № 1.

В прениях по докладу тов. Неволина выступило 8 человек. Большевистская самокритика в прениях не была развернута. Горновы — ведущая профессия — хранили горное молчание.

Мастер коммунист Вронских, „набравшись смелости“, заявил: „что я буду говорить? Здесь ведь не производственное совещание“. Это действительно ничего членораздельного с своей вине в последней аварии на первой доменной печи не сказал.

Выступавший электромонтер тов. Гончаров отметил плохую подготовку к чистке ячейки доменного цеха; и сейчас во второй бригаде есть разговоры среди беспартийных: „раз я беспартийный, то зачем мне идти на чистку? Чистить будут только коммунисты“.

Далеко не самокритично было выступление инженера второй бригады первой печи тов. Юлиина.

Анализируя причины аварий, тов. Тюлин говорил только о безответственности отдельных коммунистов. Это конечно верно. Но почему Тюлин умолчал о роли технического руководства, о расстановке рабочей силы, о том, как техническое руководство предупреждает аварии. Разве техническое руководство не отвечает за нормальную работу печи?

Рабочий гризлей тов. Клопычев рассказывает о безобразной сдаче смен и в результате в гризли попадает что угодно, вплоть до бревен. О чистке партии тов. Клопычев заявил: „я и знаю, и не знаю о чистке“.

Машинист вагонов тов. Ткачев указывает что со стороны технического руководства нет работы о механизмах, осмотр механизмов не производится. Механик Федензон на сделанные ему замечания отвечает: „не твоё дело, ты молчи“. Вагон-веса № 2 ремонтируются с

осуждению виновники аварии на третьей печи. Выступившие говорили также об отсутствии хозрасчета на новой домене, о слабой постановке технической учебы и т. д.

В заключительном слове тов. Мальцев остановился на необходимости укрепления дисциплины, активной борьбы с разгильядями, внедрения сознательной трудовой дисциплины.

То, о чем говорили выступавшие в прениях, — единая целеустремленность на предупреждение аварий — нашло свое отражение в резолюции.

Говорили о слабой работе среди женщин. Постановили провести массово-разъяснительную работу в бараках. За каждый барак отвечает коммунист живущий там, за всю работу в целом — тов. Батев.

Говорили о неуплате членских взносов некоторыми коммунистами. Предложили партгору Бухде в трехдневный срок заставить коммунистов уплатить членские взносы.

В подшефный колхоз „Красный маяк“ решили послать товарища для проведения разъяснитель-

ИТР на собрании не было...

Большинство рабочих-коксовиков живет на Туковом посёлке. Там же, в клубе, состоялся единый партийный день. В 9-м часу начал прибывать народ. Коммунисты пришли все, беспартийных 170 чел., комсомольцы, почему-то чувствуют себя на правах гостей, ограничиваясь „дегустацией“ в 12 человек. За клубом, вмещающий около 300 человек, был почти полон.

Общественно, что с самокритикой на коксовом было больше чем неблагоприятно. Вот один из примеров, лишней раз подтверждающий это.

В конце июня было созвано собрание ИТР по вопросу кокса. Когда на совещании один товарищ попытался выступить с самокритикой, Панкратьев (б. нач. цеха) возмущенно заявил:

— Вы что судить меня хотите?!

Крупным изъяном в организации партии было отсутствие ИТР на собрании. Из 100 ИТР на собрание пришло только 2-3 человека.

Как это могло случиться, — говорит докладчик тов. Ларин, что прекраснейшие агрегаты, сложнейшие механизмы цеха оказались в плену крупных аварий? Отсутствие трудовой дисциплины, безответственность и расхлябанность пустили глубокие корни на ба-

таре.

Из 110 коммунистов цеха соревнуются только 60. Тов. Ларин дал целый ряд примеров безобразной работы на коксовых печах, которая привела к таким сверхважным последствиям. Ц. дезадого до собрания обнаружили такой факт: красный уголок на поселке три месяца был под замком. И были сняты замки, чтобы не совершить беззакония“.

Нам надо поднять самокритику, — говорит партгор Дзюбиню, — что было у нас? Главная установка на то, что качество кокса зависит только от угля, а не от работы здесь людей.

Беспартийный т. Колодянский рассказывает о том, что глумятся рабочие предложение. На углепечице было подано 54 предложения, а результатов нет. Почему, — спрашивает т. Колодянский, — туго стали ходить на производственные совещания? Рабочие перестали верить в них.

С большим вниманием выслушали нового начальника цеха тов. Даль. Тов. Даль говорит о трудовой дисциплине, которая чрезвычайно рас-

Паровозо-вагонные ремонтные заводы

Директор паровозо-вагоноремонтного завода 1-го разряда — 600—700 вместо 540—660.
Главный инженер 1-го разряда — 700—800 вместо 480—600.

Начальник производственного отдела 1-го разряда — 550—650 вместо 430—540.
Главный механик 1-го разряда — 425 вместо 320—420.

Беспощадно искоренять попытки саботировать решения ЦК и СНК

ЦК ВКП(б) предложил парторганизациям транспорта учесть сопротивление, которое встретило решение ЦК и СНК об ускоренной промышленности Донбасса, и объявил беспощадно разоблачать и немедленно искоренять малейшие попытки саботи-

рывать решение ЦК и СНК, искоренять малейшее сопротивление переводу специалистов в депо, на станции и подстанции, малейшее сопротивление ликвидации недостатков управления транспортом и т. д.

Основной урок аварии тот, что коммунисты коксовых печей все еще не оценили по существу политических уроков аварии, не сделали из них практических выводов.

И. Миндлин.

Начальник сборного и котельного цеха 1-го разряда (заводов) — 500—600 вместо 370—480.

Начальник технического отдела 1-го разряда — 475—575 вместо 360—470.

Помощники начальников цехов и мастеров заводов 1-го разряда — 400—500 вместо 280—360.

3. Установить должностные оклады начальникам служб управления дорог 1-го разряда — 800—900 вместо 475—500 руб., их заместителям 500—600 вместо 400—425.

Установленные выше повышения зарплаты распространяются на все заводы: НКПС, депо, вагонных участков, дистанции пути и связи, а также станции внеклассные, 1-го и 2-го класса и провести в жизнь к 1 августа сего года.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. МОЛОТОВ (СКРПБ).
Секретарь ЦК ВКП(б) И. СТАЛИН.
8 июля 1933 г.

(Передано по телеграфу)

Партийная ячейка доменного цеха, ЗПК должны внимательно проанализировать работу партгруппы Щеголова и оказать ей крепкую помощь.

Партийная ячейка доменного цеха и ЗПК отвечают за плохую подготовку к собранию во второй бригаде первой печи, за отсутствие там развернутой большевистской самокритики.

Г. РАХМЕЛЬ.

В течение пяти дней провести поголовную подписку на газеты, поручив это дело т. Корядскому.

Гинзбургу в течение трех дней выпустить стенгазету.

Савичеву в однодневный срок проверить договоры на социоренование.

Гинзбургу провести техникубу с электромеханиками и т. д. и т. п.

Собрание партийной группы второй бригады третьей печи просило бюро ячейки об исключении из рядов партии допустивших крайнюю безответственность в своей работе, вызвавшую аварию, коммунистов Шаховских и Вронских и поставить вопрос о комсомольцах Количине и Герасимове.

Сила большевистской самокритики в ее действительности. Те решения, которые приняла доменная вторая бригада третьей печи, должны быть выполнены.

М. Ог.

Мощные агрегаты коксовых батарей требуют знания. Без этого сейчас нельзя. И на чистке на этом будут проверять коммунистов.

Партийная группа только вчера исключила из членов партии пьянцу, девиантатора производства Самусенко, — говорит зав. орготделом и ГЕ ВКП(б) т. Шикин. — А рабочие на собраниях давай выносить решение изгнать Самусенко, как прогульщика. Разве можно так реагировать? Разве так партгруппа должна мобилизовать массы? Плохо расставлены партийные силы. Среди партгоров пять кандидатов, а на некоторых важнейших участках совершенно мало коммунистов. Самокритика не развернута. Почему Бира должен был сдать горлом, и что местная партийная организация смотрела? Это говорит о сверхом состоянии самокритики. Надо решительнее развратить большевистскую самокритику.

Основной урок аварии тот, что коммунисты коксовых печей все еще не оценили по существу политических уроков аварии, не сделали из них практических выводов.

И. Миндлин.

Начальник дистанции 3-го разряда — 380—450 вместо 358.

Помощнику начальника дистанции (инженер сигнализации, централизации, блокировки) 1-го разряда — 450—500 вместо 375—415.

Помощнику начальника дистанции 2-го разряда — 375—450 вместо 315.

Помощнику начальника дистанции 3-го разряда 325—355 вместо 280.

Электромеханику 1-го разряда — 300—350 вместо 247—275.

Помощнику милицианских дистанций 1-го разряда — 500—600 вместо 456.

Начальнику жилищных дистанций 2-го разряда — 450—500 вместо 388.

СТАЛЬ ЕСТЬ, ДАЕШЬ ПРОКАТ!

Нет еще подлинно большевистской борьбы за скорейший пуск прокатного цеха
РАЗВЕ ТАК РАБОТАЮТ ПЕРЕД ПУСКОМ?

Прокатный цех готовится вступить в эксплуатацию. Со дня на день ждет страна, когда магнитогорский прокатный цех даст блонинг. Но для этого коллективу проката требуется еще преодолеть колоссальную работу. Отдельные объекты проката еще не завершены, работу по составлению. Взяв хотя бы отстойник и шламовый канал, как наиболее отстающие участки. На отстойнике надо еще уложить до 100 куб. м. бетона. Но еще больше работы Союзводстрой, которому надо уложить до 150 куб. м. У него имеется полная возможность приступить к работе, но он еще не приступил.

Большая неповоротливость со стороны отдела снабжения. Сейчас большое затруднение с масляными красками для здания мазгера, нагревательных колодцев и подстанции. Требуется 2 тонны олифы, 1 тонна масляной краски. Неоднократные требования отделу снабжения, в частности тов. Самозванцеву, не дали никаких результатов. Из-за этого 10 маляров мы были вынуждены снять и отправить на жилищно-строительный участок, а часть намечено отправить на черные работы, не по специальности.

Есть большая угроза и для бетонных работ. Отдел снабжения заводоуправления, в частности Самозванцев, заявил на инертные материалы вывозится плохо. В результате бетонный завод и бетонный имеют простои. Например 4 июля бетонный завод стоял 3 часа и бетона было уложено не 500 куб. м., как это предусмотрено планом, а только 400. Не снабжается также цех и арматурным железом для моторного помещения и подстанции, которого нужно: катанки 500 тонн и круглого железа—500 тонн.

15 июня должны были начать сооружение здания стана 500*, но не приступили лишь потому, что Гришкович (зав. прокатным отделом) не обеспечил проектом, оправдываясь отсутствием бумаг.

Подстанция проката 2 июля принята, но, ввиду отсутствия проекта, не сделано еще столпение и вентиляция и работники проката вынуждены сдавать здание мазгера и подстанцию в эксплуатацию с этими недостатками, без которых, особенно без вентиляции, работать нельзя.

Надо сказать, что и прокат еще очень плохо работает. Общий план на июнь был дан в сумме 1026 тысяч рублей, а выполнено на 875 тыс. руб. или 77,7 проц. Некоторые отдельные прорабы работают хорошо, но другие—плохо. Например Железнодорожник выполнил 151 процент, а Механомонтаж—81 проц. Также и в физическом выражении. Например, по бетону, как основным работам, задано было на июнь 9050 куб. м., а выполнено 6145 или 68 проц.

Простои, низкая производительность труда, слабая трудовая дисциплина, плохая организация труда являются основным злом на отдельных объектах проката.

Взяв хотя бы прораба Сергеева. На складе вагонеток капальщики простаивают еже-

дневно лишь потому, что не достает сверточных машин, а то время как в механической мастерской № 2 вот уже месяц лежит машина; механик Радзивинович не ремонтирует. В результате рабочие вместо 80 дпр по заданию делают в день 60—70.

Эта же мастерская безобразно относится к качеству выполнения заказов. Например 5 июля полученные на мастерской болты наполнителя оказались негодными и были отправлены обратно. Бригада имела простой до 4 часов. Часто ни прораб, ни мастер на монтажных работах не хотят организовать доставку конструкций на место установки. До того, как приступить к той или другой работе, не подумают над тем, есть ли для производства этой работы все необходимые конструкции.

В результате такого поверхностного подхода к предстоящей работе монтажники вынуждены терять много времени. Например 5 июля бригада Короткова (4 человека) до 12 часов собирала конструкции и вместо 7 стропил подняла только 4.

Немалым злом является текучесть. За июнь на прокат прибыло 247 человек, убыло 179.

Причины текучести сводятся в основном к тому, что на прокате искажаются принцип зарплат. Не является уравниловка, недостаточное внимание к передовым квалифицированным рабочим. Вот факты. Машинист крапа Корелин имеет справку из другой организации, что отпуском не пользовался и компенсацию не получал. Ему на прокате не давали отпуска в течение 4-5 дней, говоря ему из цеха за получением компенсации. Также и с кузнечком Клевовым, которому полагается месячный отпуск, а дали 2-недельный, за остальные же 2 недели предлагают получить деньги из того цеха, где он работал раньше, до прихода на прокат.

Или вот такой факт невнимательного отношения к расходу и жалобам рабочих. Бригады погрузчиков Гоним с 15 мая по 25 июня работала по суткам через день и за это время у него набегало сверхурочных 96 часов, за которые ему подчитали к выдаче 7 руб. 25 коп. Он пошел в РКК, которая только 4 июля вынесла решение оплатить. А почему не сразу? Вот таков подход к жалобам рабочих. Нередко уход по другим причинам.

Отсутствие индивидуального учета норм выработки в отдельных бригадах дает повод к ледерничеству, уравниловке, что отбивает инициативу у ударников. Например бригада Титова (электрики—8 человек) получает задание на всю бригаду, почему отдельные рабочие вместо работы ледерничают. Например 1 июля комсомолец Купер простоял на лесах с утра до 2 часов вечера, сорвав срочную работу по прокладке электрики в здании блонинга. А комсомольская организация БЭО при прокате никакого внимания не уделяла этому вопросу. И даже после сигналов выездной редакции люди за срыв работы не получили соответствующего отрыва и наказания.

В связи с приездом стalinской делегации у отдельных бригад растет производственный подъем. Дело руководства—поддержать этот подъем, возглавить его.

Необходимо, чтобы прорабы всерьез вернулись лицом к производству, к боевым наступившим вопросам строительства.

Не надо забывать, что с ударничества и соревнования дело обстоит отвратительно плохо. У прораба Сергеева из 186 человек рабочих 7 ударников, а соцсоревнование совершенно отсутствует. Это говорит о плохой работе Постройки.

Выездная редакция «М. Р.»... Т. Калинин, Петряков.



Становый мотор блонинга 7000 лошадиных сил.

Постановляют, а в жизнь не проводят

В течение 3 месяцев прораб подстанции Шимарев и нормировщик Нунин ведут ежедневный учет выработки бригад. Каждый день бригада может видеть, как она работает, как работают другие бригады, с ней соревнующаяся.

Начальник БЭО Крылов, прорабы Шимарева и Нунина и в то же время обилие всех прорабов и старших мастеров организуют по примеру подстанции ежедневный учет выработки. Помимо этого решением партсобрания особо обязаны проводить это мероприятие коммунисты бригад. Несмотря на это, ежедневный учет выработки не организован (прораб коммунист Крайников, Качалов, ст. монтер коммунист Кур-

ков, Кошелев). Кроме того эти руководители не выполняют требования рабочих об организации сменно-встречных планов. «Вот, мол, еще новое дело—поводить ежедневные сводки и заводить водониты»—так рассуждают эти руководители.

Председатель леккома Немелов проходит мимо деловых предложений, поданных на рабочих собраниях, а самое главное не обращает внимания на требования рабочих об организации сменно-встречного плана.

Треугольник БЭО должен немедленно обратиться на это внимание и обеспечить реализацию решений, направленных на выполнение плана. Т. Менстовый.

Вот кто срывает окончание недоделок на блонинге

ВАТ изготовляет троллеи для оприлюднения светов. Работы остались на один день. Директор Неймарк заявил работнику проката Миняеву: «Я торжествую с вами, не буду, вы все равно не пустите блонинг к 15 июля».

Руднев, инженер ремонтного завода, задерживает изготовление деталей для приема газа.

ОТО комбината—Войшвилл и Бобров—не принимают мер к доставке устройства короткой заготовки.

Прораб Анопочко на прокате задерживает оборудование агрегатов.

Прораб Соловьев задерживает окончание работ по оштукатурке и остеклению здания в пределах пусковых объектов.

БЭО коллит обещаниями—пустить мотор в 7 тысяч киловатт; это задерживает опробование блонинга.

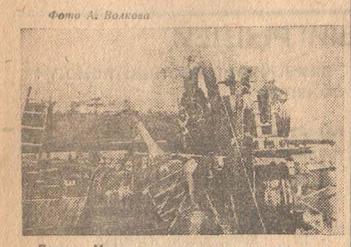
Прораб Землянский задерживает установку насоса на отстойник и тем самым срывает ввод его в эксплуатацию.

Блонингов, зам. начальника по стройработам проката, задерживает принятие отступки на укладку пути от мартена к блонингу.

Ветров, главный инженер Союзводстроев, задерживает сборку водопровода по блонингам.

Прораб Коротков с 1 мая ремонтирует кран над блонингом и не торопится с отделкой.

Пом. нач. работ по стройчасти проката БИСЕР, Д. ПЕТРЯКОВ.



Прокат. Монтаж газопровода у гагольдера

Дайте конструкции к месту работы

Сильно влияет на поднятие производительности труда, на выполнение производственных заданий неадекватность в деле подачи конструкций к месту установки.

Наша бригада Короткова работает на помехе проносов и ряде других конструкций. Каждый день мы сталкиваемся с фактами отсутствия конструкций, лебедки и мелких деталей. Говорим об этом мастеру Зубкову. В большинстве случаев Зубков посылает нас искать эти конструкции. Вот уже 4 дня подряд мы загромождаем много времени на поиски неизвестно где лежащих конструкций. Особенно подвешиваем механизмы никогда не бывающие у места работы и их иногда совсем не удается найти. В результате мы не выполняем план дневного задания—место полагающегося за день поднять и укрепить 10 проносов мы поднимаем только 5—6.

Мастеру и прорабу надо привнести все меры к тому, чтобы мы были обеспечены конструкциями. Это даст нам возможность не только повысить производительность труда, но и полностью в срок выполнять производственные задания, в частности по поднятию проносов.

СТАЛЕВАРЫ

— Угу.
— Ну, смотри, Ваня!
— Будьте спокойны, я знаю...

Елькин направляется в окошко печи, долго изучает пламя. Отдает приказ достать крючком пробный кусок завариваемого шлага.

Золотистый, рассыпчатый магнетит, смешанный для лучшей завязки с мартеновским шлаком, превратился в синие-коричневую мякучу, вязкую массу. Пробе дают остыть. Кусок мезокернит, тяжелый. Елькин пробует его ногтем, сощипается со своим помощником.

— Давай, завралый!

Сталевары и подручные управляют печь для наварки одного из последних слоев пода. Завтра наварят последний слой и начнется завалка. Елькин сидит за рабочими, поглядывает в окошко, как ложится слой магнетита.

— Аккуратней надо! Будьте так, чтоб лопата легла к лопате, равняйте бугры, ямочки, чтоб все гладко.

Кочев заправку, пускают газ. Он бьет видными белоглазыми волнами, плещется о стенки.

Иван Дьяченко ходит под окошками магмы, осторожными шагами. Его рубашка в белых солистых пятнах пота. Когда он гнется над глазком печи, то поднимается на носки, вытягиваясь. Он оглядывает своды, стену и боится, чтоб на них не появились сосульки—признак пережиги.

Мастер посылает Дьяченко обещать. Сталевары говорят «сейчас», но продолжают ходить под окошками, гнется, всматриваясь в глазок. У него крепко сжаты губы и глаза строго, без смеха. Он подставляет широкую ладонь водной струе охлаждать и, хотя пробовал ее десятком раз, проверяет еще раз. Он то открякнет, то закроет глазок окна, то проведет пальцами по арматуре, то остановится перед небольшой осадкой кирпича в боковой стенке и качает головой.

Переходя от окна к окну, увидел перед собой камешек. Поднял и отнес в мусорный ящик. Вернувшись, сяду с толстой стальной заслонкой пиль.

Сталева Дьяченко не боится, за пень, а у него другое чувство. Он ведь перешел сюда не только давать уже из готового агрегата сталь. В 32 году он в бригаде Юрьева делал монтаж печи. Он брал на болты конструкции, лебедки поднимал фермы. Каждый здесь часть опробована им еще жервал. Он помнит день, где и какую коловнут, какой болт поставили его руки. Он возмущал над пенью стропильные фермы. Он ерничал и сейчас он не насторожится на пень, он не дожидается, пока она вы-

— Ну как, Ваня?
— Ничего, я след.

ЭЛЕКТРОЦЕХ И МЕХЦЕХ ГРУ СТАВЯТ ПОД УГРОЗУ СРЫВА РАБОТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВТОРОЙ ПЛОТИНЫ ПЕРЕЛОМА НЕТ

Положение с развертыванием на строительстве 2-й плотины продолжает оставаться таким же, какими оно было до постановления Горкома партии. Вместо нарастающих темпов строительства идет снижение. Если в мае план по строительству 2-й плотины был выполнен на 36 проц., то в июне эта цифра упала до 30 проц.

Ряд организаций продолжает недооценивать этот ударный участок стройки и возмущительно относится к заказам и нуждам плотины. В первую очередь это относится к мехмастерской ГРУ. Руководители этой мастерской вместо помощи срывают производство скальных работ на второй плотине, бьют по инициативе работающих там ударников-горняков.

Мехцех ГРУ обязан был завести 300 буров еще к 27 июня. Однако до 7 июля ни одного бура не было завезено.

Машино-прокатная база до последних дней тянула передачу экскаватора строительству второй плотины. Дель 7 июля приступила к его погрузке и надо сказать, что эта погрузка идет очень медленно.

Еще преступнее ведет себя электроцех, возглавляемый т. Левинным. До сих пор 2-я плотина имеет единственный трансформатор в 240 киловатт, напряжение которого на клеммах достигло 330—340 вольт, в результате чего моторы действующих механизмов на 2-й плотине настолько перегреваются, что работать становится невозможно, а это может привести к печальным последствиям.

Руководители электроцеха, в частности тов. Левин, проявляют возмущительное спокойствие и неповоротливость. Второй трансформатор в 240 киловатт, привезенный на 2-ю плотину, электроцехом не монтируется и совершенно ничего не делается по трансформатору в 1000 киловатт. Механизмы 2-й плотины—накануне полнейшей остановки.

Разве это не игнорирование решений партии, направленных на полный срыв разворота строительства 2-й плотины?

Трансформаторы в 240 и 1000 киловатт должны быть введены в строй в ближайшие дни. Окончена подвозка высоковольтной линии на вторую плотину. К суровой ответственности всех, кто саботирует постановления партии и Наркомтяжпрома.

Вместе с тем надо отметить полное отсутствие ответственности отдельных работников и организаций плотины за четкую организацию работ, за рациональное использование всех ресурсов и имеющейся рабочей силы.

Возьмем прораба Рыкова. Вместо того, чтобы по-боевому организовать работу на своем участке, каждую смену занимается расстановкой рабочей силы для эффективного использования ее, Рыков игнорирует эти вопросы.

На плотине уже выкопаны не плохие рабочие бригады, показавшие большинство случаев борьбы за выполнение производственных заданий, показывающие рекордную производительность труда—11 км. земли на одного человека в смену (бригады Мальцева, Кудина, Туртумбаева и др.)

Но нет популяризации работы лучших, нет передачи опыта их работы отстающим бригадам с тем, чтобы поднять их до уровня передовых, поднять производительность труда.

Печатаемые сегодня выступления рабочих второй плотины говорят о том, что профсоюзные и партийные организации плотины за это

ЭЛЕКТРОЦЕХ И МЕХЦЕХ ГРУ СТАВЯТ ПОД УГРОЗУ СРЫВА РАБОТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВТОРОЙ ПЛОТИНЫ ПЕРЕЛОМА НЕТ

Положение с развертыванием на строительстве 2-й плотины продолжает оставаться таким же, какими оно было до постановления Горкома партии. Вместо нарастающих темпов строительства идет снижение. Если в мае план по строительству 2-й плотины был выполнен на 36 проц., то в июне эта цифра упала до 30 проц.

Ряд организаций продолжает недооценивать этот ударный участок стройки и возмущительно относится к заказам и нуждам плотины. В первую очередь это относится к мехмастерской ГРУ. Руководители этой мастерской вместо помощи срывают производство скальных работ на второй плотине, бьют по инициативе работающих там ударников-горняков.

Мехцех ГРУ обязан был завести 300 буров еще к 27 июня. Однако до 7 июля ни одного бура не было завезено.

Машино-прокатная база до последних дней тянула передачу экскаватора строительству второй плотины. Дель 7 июля приступила к его погрузке и надо сказать, что эта погрузка идет очень медленно.

Еще преступнее ведет себя электроцех, возглавляемый т. Левинным. До сих пор 2-я плотина имеет единственный трансформатор в 240 киловатт, напряжение которого на клеммах достигло 330—340 вольт, в результате чего моторы действующих механизмов на 2-й плотине настолько перегреваются, что работать становится невозможно, а это может привести к печальным последствиям.

Руководители электроцеха, в частности тов. Левин, проявляют возмущительное спокойствие и неповоротливость. Второй трансформатор в 240 киловатт, привезенный на 2-ю плотину, электроцехом не монтируется и совершенно ничего не делается по трансформатору в 1000 киловатт. Механизмы 2-й плотины—накануне полнейшей остановки.

Разве это не игнорирование решений партии, направленных на полный срыв разворота строительства 2-й плотины?

Трансформаторы в 240 и 1000 киловатт должны быть введены в строй в ближайшие дни. Окончена подвозка высоковольтной линии на вторую плотину. К суровой ответственности всех, кто саботирует постановления партии и Наркомтяжпрома.

Вместе с тем надо отметить полное отсутствие ответственности отдельных работников и организаций плотины за четкую организацию работ, за рациональное использование всех ресурсов и имеющейся рабочей силы.

Возьмем прораба Рыкова. Вместо того, чтобы по-боевому организовать работу на своем участке, каждую смену занимается расстановкой рабочей силы для эффективного использования ее, Рыков игнорирует эти вопросы.

На плотине уже выкопаны не плохие рабочие бригады, показавшие большинство случаев борьбы за выполнение производственных заданий, показывающие рекордную производительность труда—11 км. земли на одного человека в смену (бригады Мальцева, Кудина, Туртумбаева и др.)

Но нет популяризации работы лучших, нет передачи опыта их работы отстающим бригадам с тем, чтобы поднять их до уровня передовых, поднять производительность труда.

Печатаемые сегодня выступления рабочих второй плотины говорят о том, что профсоюзные и партийные организации плотины за это

ЭЛЕКТРОЦЕХ И МЕХЦЕХ ГРУ СТАВЯТ ПОД УГРОЗУ СРЫВА РАБОТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВТОРОЙ ПЛОТИНЫ ПЕРЕЛОМА НЕТ

Положение с развертыванием на строительстве 2-й плотины продолжает оставаться таким же, какими оно было до постановления Горкома партии. Вместо нарастающих темпов строительства идет снижение. Если в мае план по строительству 2-й плотины был выполнен на 36 проц., то в июне эта цифра упала до 30 проц.

Ряд организаций продолжает недооценивать этот ударный участок стройки и возмущительно относится к заказам и нуждам плотины. В первую очередь это относится к мехмастерской ГРУ. Руководители этой мастерской вместо помощи срывают производство скальных работ на второй плотине, бьют по инициативе работающих там ударников-горняков.

Мехцех ГРУ обязан был завести 300 буров еще к 27 июня. Однако до 7 июля ни одного бура не было завезено.

Машино-прокатная база до последних дней тянула передачу экскаватора строительству второй плотины. Дель 7 июля приступила к его погрузке и надо сказать, что эта погрузка идет очень медленно.

Еще преступнее ведет себя электроцех, возглавляемый т. Левинным. До сих пор 2-я плотина имеет единственный трансформатор в 240 киловатт, напряжение которого на клеммах достигло 330—340 вольт, в результате чего моторы действующих механизмов на 2-й плотине настолько перегреваются, что работать становится невозможно, а это может привести к печальным последствиям.

Руководители электроцеха, в частности тов. Левин, проявляют возмущительное спокойствие и неповоротливость. Второй трансформатор в 240 киловатт, привезенный на 2-ю плотину, электроцехом не монтируется и совершенно ничего не делается по трансформатору в 1000 киловатт. Механизмы 2-й плотины—накануне полнейшей остановки.

Разве это не игнорирование решений партии, направленных на полный срыв разворота строительства 2-й плотины?

Трансформаторы в 240 и 1000 киловатт должны быть введены в строй в ближайшие дни. Окончена подвозка высоковольтной линии на вторую плотину. К суровой ответственности всех, кто саботирует постановления партии и Наркомтяжпрома.

Вместе с тем надо отметить полное отсутствие ответственности отдельных работников и организаций плотины за четкую организацию работ, за рациональное использование всех ресурсов и имеющейся рабочей силы.

Возьмем прораба Рыкова. Вместо того, чтобы по-боевому организовать работу на своем участке, каждую смену занимается расстановкой рабочей силы для эффективного использования ее, Рыков игнорирует эти вопросы.

На плотине уже выкопаны не плохие рабочие бригады, показавшие большинство случаев борьбы за выполнение производственных заданий, показывающие рекордную производительность труда—11 км. земли на одного человека в смену (бригады Мальцева, Кудина, Туртумбаева и др.)

Но нет популяризации работы лучших, нет передачи опыта их работы отстающим бригадам с тем, чтобы поднять их до уровня передовых, поднять производительность труда.

Печатаемые сегодня выступления рабочих второй плотины говорят о том, что профсоюзные и партийные организации плотины за это

С первых дней нашей работы, борьбы за своевременное окончание строительства 2-й плотины мы обратили серьезное внимание на расстановку сил в бригаде. Ставили на участок маленький по одному, по два человека и изучали, при каких условиях тот или иной землепок может больше дать, эффективнее работать. При такой расстановке бригадных сил мы смогли выжать лодарей, симулянтов, которые работали плохо, поворили работу своей бригады. Мы убедились, что отдельные рабочие не хотят работать, и после использования всех исправительных мер мы выгнали из бригады Растворцева и Дорофеева. После этого остальные подтянулись, работать стали нарравне с лучшими.

Что нам помогло добиться хороших показателей в выполнении плана—это то, что мы перед началом работы каждому землепоку отводили определенное место работы, колличество кубов земли на смену. При такой постановке работы нам удалось подтянуть каждого землекопа.

Например в один из дней, когда мы распределили место работы между каждым землепоком, результаты получились сверх наших предположений. 4 землекопа, в том числе и я, дали по 11 кубометров земли в смену вместо заданных 5,4 кубометра. А два землекопа—Чушовцев и Голощапов дали по 6 км. Отставания в работе отдельных товарищей мы допустить не могли. В бригаде организовали производственные совещания. На отдельных производственных совещаниях отдельные землекопы рассказывали об опыте своей работы и этим подтянули отстающих. Чушовцев и Голощапов работать стали лучше.

Помогло нам в работе и очень помогает и сейчас развертывание подлинного соревнования между собой. Но на этих достижениях мы успокаиваться не хотим. Сейчас ставим перед собой задачу в ближайшие дни дать не меньше 12 кубометров земли на каждого землекопа.

Николай Мальцев.

НЕТ ПЕРЕДАЧИ ЛУЧШЕГО ОПЫТА РАБОТЫ

Тот опыт работы, который мы получили в Бривом Роге, мы доподлинно опытам работы

Фото В. Георгиева.



2-я плотина. Экскаватор в забое.

на 2-й плотине. И поэтому мы систематически перевыполняем план. Так, за май наша бригада горняков план перевыполнила на 37 процентов, а в июне на 59 проц. Как мы достигли этих показателей?

Прежде всего у меня в бригаде почти все соревнуются друг с другом. Например, бурильщик Стариков соревнуется с бурильщиком Кудининым и т. д. Индивидуальное соревнование дало нам возможность ликвидировать простои вагонетчиков и каменоломов.

Каменолом Сакун соревнуется с каменоломом—Радионым. Соревнуются и откатчики.

То, что помогает нам перевыполнять план, это правильная расстановка сил.

Сейчас мы добились такого положения, что каждый бурильщик, каменщик и откатчик работают на своем месте. А это в свою очередь дало нам возможность работать немного лучше. Если у нас раньше было 30 чел. в бригаде и мы давали в среднем 112 вагонеток в смену, то сейчас при 17 человеклах мы даем это же количество, а иногда и больше.

Но наш опыт работы никому не передается. Я знаю, что на скальном участке имеется ряд бригад, которые не выполняют свой план исключительно из-за своей неопытности. Почему бы профессиональной организации второй плотины не организовать передачу опыта работы бригад Горюхины, Мельникова и др.?

РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИКАЗЫ, РАЗГОВОРЫ О ДАМБЕ ЗАМЕРЛИ БОЕВОЙ РАЗВОРОТ РАБОТ И ОПЕРАТИВНОЕ РУКОВОДСТВО ИМИ

ГОВОРИМ, ЗАВЯЛЯЕМ,—А ТОЛКУ НЕТ

Беседы с прорабом нарыера дамбы тов. Мельниковым

От нашего каменного карьера, от работы его зависит дальнейшее строительство дамбы. Однако карьер план не выполняет. Не выполняет по двум причинам—плохая работа механизации и неполадки на самом карьере.

Возьмем работу буровых станков. Такой мощной станок, как «Сандерсон» не работает уже 3 месяца—сгорел мотор. Отдали этот мотор в цех механизации Горы для ремонта и перемотки. Руководители этого цеха держали его до 17 июня и ничего не сделали. Потом этот мотор решено было передать электротеху рудника. И этот цех так же коряк нас только обещаниями—мотор не готов до сих пор.

Не лучше обстоит и запасаемая техника для механизации. Такой вопрос, как доложить буровых станков, почти каждый день срывает нашу работу. Запасных деталей нет. Придутся детали—возьмем его исправлять и ждем, пока исправят.

И уже сказал, что цех механизации и механический цех ГРУ работают безобразно плохо, поэтому на ожидание деталей и других частей механизмов требуется много времени.

Не только доклады лимитируют нашу работу. Лимитирует ее и погрузка. Погрузка взрывчаткой пороха производится при помощи экскаватора. Экскаватор—маломощный для этой породы—выходит из строя почти

каждый день, в это время стоит работа. Не лучше обстоит и с пневмооборудованием. Наличие буров, их ремонт (заправка) также лимитирует работу. Механический цех ГРУ плохо организует заправку буров, хотя этот цех заправляет буры только для нашего карьера, так как на руднике организована своя мастерская по заправке буров.

Мы предлагаем руководителям переоборудовать один станок для заправки буров на карьере. Это дало бы возможность избавиться от тех простоях, которые сейчас происходят из-за ожидания, пока заправят нам буры. Не соглашаются на это.

У нас работает один компрессор. С работой не справляется. Крайне нужен второй компрессор. Обещаний много, но компрессора на карьере нет.

Вопрос с кадрами, которые обслуживают механизмы, стоит также остро. Те, кто управляет буровыми станками, еще не знают механизмов, низка их квалификация. Этим молодым рабочим, недавно пришедшим из деревни, нужна повседневная техническая учеба, нужно подтянуть их квалификацию. Однако мы сделали большое упущение и до сих пор технической учебы не организовали. Только бурные мастера проводят инструктаж среди молодых рабочих, как надо работать на этих сложных механиз-

мах и как надо ими управлять. Но и это не регулярно.

Почти каждый день бывают у нас аварии во время бурения. Часто засаживаем долота. Происходит это потому, что сама порода, которую мы бурим, способствует этому.

Для того, чтобы ликвидировать быстро эти аварии, крайне необходимо коловок и другие инструменты, при помощи которых можно было бы быстро вытаскивать штавы и т. д. Однако только еще дали заказ в мехцех на изготовление коловок. Когда он будет готов—неизвестно.

Безобразно работает аварийно-насосная станция. Почти каждый день наши механизмы стоят из-за отсутствия воды. Аварийно-насосная станция организует бесперебойную подачу воды не может.

Для более широкого разворота работ на карьере обещают нам дать второй экскаватор, второй паровоз и компрессор. Но это положение еще не дает возможности развернуть работы. Имеющиеся буровые станки не успеют приготовить пороку. Надо их добавить.

Обо всех этих неполадках знают руководители стройкомгори Горы, надеемся им по этим вопросам, а толку нет.

ВЫТАНУТЬ ИЗ ТРЯСИНЫ ПРОРЫВОВ СТРОИТЕЛЬСТВО ДАМБЫ

«15 июля дамба должна принять воду.» Такой лозунг в один из дней июня вывесил прораб дамбы промывочной фабрики тов. Алексеев.

Этот лозунг обязывал руководителей строительства дамбы, работающих там коммунистов, комсомольцев и все организации строительного участка Горы организовать работы так, чтобы окончить их в этот срок.

Однако ход работы по дамбе показывает, что в этом отношении сделано еще очень мало.

План за июль выполнен только по бетонировке зуба и почти выполнен по железобетонным работам дамбы. По остальным работам выполнение плана—от 30 до 80 проц.

Еще хуже производилась работа в первую пятидневку июля.

Уже сейчас старший прораб дамбы тов. Волосаткин заявляет, что работы по дамбе до отмены 333 будут окончены 18 июля. А прораб Алексеев дополняет Волосаткина: при условии, если дадут рабочих 100 человек, иначе такое заявление, говорит Алексеев, будет окричательством. И это верно. Работ осталось еще очень много и проводить один очень медленно.

Почему на строительстве дамбы из месяца в месяц продолжает оставаться глубокий прорыв в выполнении плана? В чем здесь корень зла? Может быть старший прораб тов. Волосаткин не справляется с работой? Начнем с последнего. По заявлению тов. Волосаткина, он перешел на строительство дамбы всего лишь пять-шесть дней тому назад. Значит корень прорыва надо искать не в руководстве старшего прораба. Корни идут дальше—к другим отдельным руководителям, которые привели своим руководством строительство дамбы к трясине прорыва. Намем со строителями. Что мы здесь имеем?

Плановая свистопляска

Перед нами две бумажки, характеризующие творчество этого отдела, «серьезное» техническое планирование и «значит» положение на строительстве дамбы. В первом плане предлагается выполнить по деревянному экрану дамбы 2000 кв. м, а во втором—3600 кв. м. Или вбива планов. Первый план говорит о том, что надо выполнить 1500 кв. м, а во втором—3500. Таких примеров раз и об о. При сопоставлении первого и второго планов, сданных в июне на строительство дамбы, можно привести много примеров. Но не в этом плане. Главное состоит в том, что планируют строители Горы отстали от плана, оторвались от производства и не знают его положения.

Руководители строительства дамбы до сих пор не представляют себе ясно дальнейшее строительство, окончательного проекта нет. Они не знают твердо даже того, как считать строительство первой очереди дамбы—до отмены 333 или до 334. Никто руководителей дамбы не сказал до сих пор твердо этого.

Спрашивается, где же конкретная повседневная помощь объектам? Разве можно назвать серьезным

планированием и помощью дамбе, когда в первом основном плане указано произвести «сухой» каменный плаки 3000 кв. м.—цена 24 руб. 77 коп., общая стоимость работ 74,3 тыс. руб., а через 17 дней послана служебная записка, говорящая о том, что эта работа стоит 7 руб. 33 коп.—один кв. м. Что же, сравнивается, думали при составлении июньского плана, при определении стоимости работ авторы служебной записки т. Хазанович и Маркизов?

И почему наконец сами руководители плотины в частности, прораб Алексеев, видя явно преувеличенную стоимость кладки, молчали об этом?

Рапортовали «построенной перемычкой»

Нельзя пройти мимо вопиющей безответственности, граничащей с вредительством, на строительстве дамбы. Надо было построить вторую перемычку перед дамбой с тем, чтобы эта перемычка задержала шламы, которые содержат в себе воду, идущая с промывочной. Необходимо это было на период окончания работ по самой дамбе.

Прораб Алексеев составил проект сооружений перемычки, но технически его не прочул. Инженер Шаров этот проект подписал без всякого продумывания. Начал строить. Построили. 1 мая отрапортовали о готовности принять воду с промывочной. И все в порядке...

Но стояло только в первых числах июля пустить воду с промывочной, как почти половина этой перемычки была снесена водой. Наваленный просто на поверхность земли песок не выдержал напора. И она пошла по своему руслу. Затрачены тысячи рублей, сотни рабочих часов. Затрачены все это и сейчас на исправление перемычки и делают за счет ослабления работ по самой дамбе. Надо также сказать, что делают опять неосновательно, ненадежно. Да и первая перемычка образованная собой небольшой бассейн воды, сделана из «чистого слова».

Можно ли это назвать иначе, как вопиющей безответственностью, граничащей с вредительством? Иначе называть нельзя. Однако вместо того, чтобы привлечь к ответственности виновных сооружений, на-авось, только для рапорта, пытаются объяснить это тем, что, мол, во всем виновата здесь промывочная фабрика, которая пустила чистую воду вместо воды со шлаком. Делается это для того, чтобы прикрыть безответственность не обидеть, как говорят, своих коллег по работе. Такая практика глубоко проникла во все поры работы на Горе и до сих пор, несмотря на решения горкома партии о Горе, не выкорчевана до конца.

Сдельщина заменена ставкой

На самом строительстве дамбы дело обстоит плохо, боевой работы нет, чувствуется голод, мертвечина. Люди меньше делают, больше спят. Возьмем бетонные работы. Надо бетонировать колоады. Олабука колоады № 1 сделана явно, поставлен кран-укошина, но бетонировка не про-

изводится. Почему? Цех механизации, в частности Аксенов, не дает мотора для крана-укошины. Бетонешаки часто стоят по поводу и без powodu: то нет воды, то порвалась цепь и т. д. Моторист Мамин и Шестаков зашли на смену не получают, в работе их нет стимула, оба они получают месячный оклад—110 руб. Сдельщина здесь нет. Притом в самом окладе уравниловка. Мотористка Маминя работает 2 года и работает лучше, чем моторист Шестаков, оклад же Мамини одинаков с Шестаковым.

На месячном окладе работает и машинист мотозабы Синицын. Сдельщина заменена окладом, о ней только разговаривают.

Такой «услуг», как контроль для цеха бетона на бетономешалке в вагонетку, не могут устранить, уколона для козырька нет, бетон не стекает, приходится стаскивать его лопатой. Не требует исправления козырька моторист Шестаков, не хочет исправлять десатички.

Руководителей много, а работы нет

Возьмем каменный карьер. От работы этого карьера зависит темп сухой укладки камня и дальнейшее сооружение дамбы. Карьер работает плохо. Чтобы выправить положение, руководители строительства дамбы пошли по линии насаждения на этом участке командиров. На карьере имеется два десятника, 3 сменных буровых мастера, старший буровой мастер, зав. карьером и т. д. Но работа все-таки движется плохо. Почему? Потому, что за станок отвечают рабочие, буровой сменный мастер, старший мастер и механик, а по существу вообще никто не отвечает.

Значит дело не в насаждении командиров, а в ответственности за механизмы, за быстрый планово-предупредительный ремонт их, чего на дамбе не было. Только сейчас делаются первые попытки к составлению планово-предупредительного ремонта механизмов. Но все это еще в стадии уязвок, согласований и т. д.

Все эти неполадки и являются основной причиной прорыва на строительстве дамбы. Их все видят, их все знают, изживать не хотят.

Нужна конкретная помощь

Основные и серьезные работы по дамбе—заделка напурты. Эта работа трудоемкая. Нужна штатная трамбовка глины. Работают здесь всего лишь, по заявлению руководителя дамбы, 33 чел. При этом количестве рабочих трамбовка по заделке напурты могут заступать. Нужна помощь дамбе людям, нужно внимание общественных организаций. До сих пор строительство дамбы считают ударным участком только в приказах.

Надо мобилизовать общественность, организовать субботники. Это может ускорить ввод в строй так необходимой уже сейчас для промывочной фабрики—дамбы.

Надо выкорчевать с карьеру уже безответственность, которая осталась от старого руководства строительными работами Горы от стройотдела. Дорогое время для строительства—летний период проходит и его надо использовать полностью.

Воробьев.

КОНКРЕТНЫМИ ДЕЛАМИ ДОЛЖЕН ВСТРЕЧАТЬ МАГНИТОГОРСКИЙ КОМСОМОЛ ЧИСТКУ ПАРТИИ

КОМСОМОЛЬСКИЙ ПОХОД ПРОТИВ СОРНЯКОВ НАЧАТ

Горком магнитогорского комсомола подхватил почва «Комсомольский поход», объявившей поход против сорняков.

Участком был брошен боевой призыв. И день 18 июля стал началом похода магнитогорской организации комсомола против сорняков на хлебных массивах.

В ночь на 6 июля в горком комсомола оставались дежурные. У телефона—член бюро, проверяющий готовность ячеек идти в поход. Отдан приказ: ячейки должны идти к горкому. И одна за другой с песнями стройными козанными идут со знаменами ячейки магнитогорского отряда. Первыми пришли ровню в 2 часа ночи комсомольцы действующего доменного цеха. За ними пришли комсомольцы Нарпты УРС'а, прората. На машинах поехали 260 комсомольцев рудника. Коротенький митинг о том, как надо работать в поле. В половине третьего началось отправление первых машин на поля УРС'а.

Выехали на прополку колосовый и огородный культур. 22 грузовых автомашин уезли больше 80 молодых энтузиастов. В 5 часов весь отряд комсомольского похода был на полях. Расстояние пришло организованно.

Пример организованности проявили комсомольцы прората, доменного цеха, и Нарпты. Секретарь доменной ячейки Валентинов привел свои 60 чел. на званья, дал каждому твердое задание. Мата Случий—ударник строительства домен—разбил комсомольцев цеха на звенья, организовал соревнование. А проратчики взяли на себя обязательство выполнять задание на 120 проц. На каждые 6 чел. установлена норма: выполнить один га. Продолжительность рабочего дня—6 часов.

По огородам массивам рассыпался комсомольский отряд. Работы было, потыгивая друг друга, стараясь не подкачать и обогнать другую ячейку.

Во время перерыва был организован буфет. Организованно, без всякой суеты, по очереди подходили бригады к буфету, забрали провизию, отодвинули на солнце и потом опять принимались за работу.

О результатах работы комсомольцев лучше всего говорят цифры. Вот они:

400 комсомольцев работавших на Харьковском отделе, вместо 30 га, положенных по норме, прополчили 39 га. Комсомольцы-доменики (строители) выполнили свой план на 130 проц., комсомольцы заравателая—на 140 проц., комсомольцы Нарпты—на 110 проц., ячейка типографии—на 100 проц.

Комсомольцы, работавшие на участке молжиз-

хоза № 1 в количестве 380 чел. прополчили 40 га вместо положенных 32. Здесь образцы работы показали проратчики, выполнив свой план на 180 проц. Комсомольцы Транстроя выполнили план на 200 проц. Работой руководил ударник. Вот ударник прората тов. Бархатов, член бюро комитета. Он сам руководил работой. Дал каждому задание. Комсомольцы заключили соревнование и сам тов. Бархатов перевыполнил свой норму. Работой комсомольцев ВСО руководил секретарь ячейки Журавлев. Через правильную организацию труда, своевременный отход он добился того, что каждый комсомолец его ячейки выполнил план на 200 проц.

Но наряду с положительными примерами работы имеются факты явной расхлябанности, недисциплинированности отдельных ячеек и комсомольских руководителей (комсомольцы БАТ и горнорудного управления). Члены бюро ячейки БАТ Шайба, Кирина, Саранкина вместо того, чтобы руководить работой, спали небрежным сном. Остальные комсомольцы этой ячейки, следуя примеру руководителей, отказались идти на работу, заявляя, что они приехали «не работать, а отдыхать, нас звали не на прополку, а на массу».

В результате эти комсомольцы не выполнили и половины задания. Не лучше их работали и комсомольцы горнорудного управления. Комсомольцы Ушвак и Панинцев, пропуская свое обязательство, ушли гулять в поле. Эта бригада выполнила свой план только на 60 проц.

Магнитогорский комсомол, готовясь к чистке партии, начал осуществлять прекрасное мероприятие—поход на сорняков. 6 июля было только началом той работы, за которую влялся магнитогорский комсомол. Нужно, чтобы это начинание было продолжено и опыт, который приобретен в этой работе, стал бы оружием для новых массовых вылазок на прополку полей.

Прорыв в прополке полей еще не ликвидирован. Магнитогорский комсомол, его горком, помогая партии провести великое дело—чистку, должны закрепить начатый поход против вредителей сельского хозяйства, планомерно организовать выезды на огорода, на массивы совхозов и колхозов.

Комсомольцы Магнитки должны помнить, что борьба с сорняками—это борьба за высокий устойчивый урожай.

Следующие вылазки должны сопровождаться более широкой массовой-разъяснительной и организационной работой. Это должны учесть руководители ячеек и горком ВЛКСМ.

М. ХАМАГАНОВ.

УДАРНЫМ ПРОВЕДЕНИЕМ ДЕКАДИКА ЗАВЕРШИТЬ ПРОПОЛКУ

Сорные травы станут прямой угрозой, если в ближайшие же дни не принять решительных мер против них. Поэтому сейчас нужно усилить работу по прополке, ибо каждый день привнесения вредной травы на нормальный пространный вредонос.

Учитывая угрожающую от сорняков опасность, передавшие колхозники и колхозники колхоза «Прогресс», Чернотроцкого совета, объявили с 10 по 15 июля ударный декадик, в котором приняли участие по колхозу субботник, в котором приняли участие 207 человек и прополчили 212 га, т. е. за один день сделали почти в два раза больше, чем прополчили бы за все время до субботника.

В субботнике по прополке сорняков приняли участие и окружающие единоличники.

ПРОФСОЮЗЫ СОЦГОРОДА И ГРУ МЕДЛЯТ С ПРОПОЛКОЙ

На 5 июля должно быть прополото по плану 1515 га картофеля и 495 га общей. Задание это, выполненное на 82 проц., что к общему плану составляет 66 процентов.

С выполнением планов медлят ГРУ и соцгород, которые не подпадают никаким возмездиям УРС'а. Оперативное отношение руководства к прополке картофельных участков отсюда, организационное и отсутствие желания у треголовок помочь наладить работу на цеховых огородах имели место в полевой, издано они и в прополочной.

Горнорудное управление только что приступило к прополке, а другие деки уже закончили прополку на своих огородах или бляки к этому. Как организовать прополку организации соцгорода? Они аттрабили только одну треть потребных на прополку тракторов, а вследствие чего прополку вынуждены заменить косойкой. При этом надо сказать, что соцгород при проведении прополки не соблюдает никаких правил и в результате значительно ухудшил качество работ. Большинство полей приравнялись такой установки, чтобы шло в утренние и вечерние часы, чтобы эти самые снизить потери влаги в почве, а соцгород вопреки этому проводит прополку преимущественно в день.

Полобоним организации свою безответственность не оторваться от УРС'а, ибо ошощение и картофельные поля названных организаций полностью обеспечены агрономическим и техническим руководством. К одному только цеховому картофельному участку прикреплены три техника-огорода.

Постоянное живое руководство и агроинструк-

Колхоз «Прогресс» на 7 июля прополот 424 га, что составляет 38 проц. всей посеянной площади. Особенно активное участие в организации субботника и его проведении проявили колхозники Барчаева Ульяна, Соркина Вера, Соркина Мария, Коробалова и комсомольцы Кучубев Иван, Зайкин Беспалава и др., которые своим личным примером подталкивали отстающих.

Колхоз «Прогресс» накануне завершения прополки засеянной площади. Ударным проведением декадика колхозники «Прогресс» должны закончить в ближайшие дни первую полку и начать вторую полку сорняков.

Уполномочен. горкома ВКП(б) АБАННН.

НА ПОСТАВЛЕНИЕ ЦК И СНК О Ж.-Д. ТРАНСПОРТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ОТВЕЧАЮТ СВОЕЙ РАБОТОЙ

МОСКВА.—Со всех концов СССР поступают сообщения о многочисленных нарушениях железнодорожников, посвященных обсуждению постановления СНК и ЦК о железнодорожном транспорте.

В третьем эксплуатационном районе Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги заключено 210 массовых соцдо-

воров на быстрейшую реализацию постановления.

Профорганизации Юго-западной железной дороги выехали на соревнование Южную железную на лучшую реализацию постановления.

7-го июля 48 крупных специалистов

боту и потребовали удаления с производства.

КИЕВ.—В ответ на постановление СНК и ЦК о транспорте 18 ИТР депо Дарница взяли на себя конкретные обязательства по улучшению работы депо.

Зам. нач. депо инженер Андреев принял на себя функции мастера цеха по ремонту паровозов и обязался не оставлять цех до ликвидации прорыва.

Ряд ИТР управления киевского эксплуатационного района подали заявления о переводе их из отдела управления непосредственно на линию.

МОСКВА.—Повышением производственного энтузиазма встречают железнодорожники решения партии и правительства на железнодорожном транспорте. На станции Занька, Мурманской

Железнодорожники Московской окружной железной дороги 5-го июля в ответ на постановление погрузили 610 вагонов, при норме 275.

Железнодорожники Московской окружной железной дороги, 6 июля состоялся субботник. Железнодорожники погрузили 2 платформы скотов, 4 вагона металлообрабатывающей, выпустили из горчей промывки три паровоза, выгрузили два вагона, произвели распределение грузов четырех вагонов.

12 июля объявлен ударным днем по реализации постановления на всем звеном узла. Рабочие узла обязуются выгрузить из ремонта сверх плана 10 вагонов, произвести ревизию буск 200 вагонов. В депо на митинге, при обсуждении постановления правительства выступил начальник депо Соколов заявивший: «Б постановление есть духом очень оптимистично. Поэтому предлагаю на этот счет иметь свое мнение». Оперативное выступление начальника депо вызвало возмущение всех паровозников.

Наряду с мерами дисциплинарного воздействия устав предусматривает также меры поощрения за отличия в трудовом фронте.

Надзор за правильным применением к работникам ж.-д. транспорта дисциплинарных взысканий осуществляется транспортной прокуратурой.

За железную дисциплину на ж.-д. транспорте

Устав о дисциплине железнодорожников

МОСКВА.—ЦК и СНК СССР утвердили устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР.

Согласно устава, не допускается прием на ж.-д. транспорт лиц, лишенных избирательных прав раскулаченных имеющих удальность за контрреволюционные и карьерные преступления.

Важное нарушение трудовой дисциплины вле-

чет за собой дисциплинарное взыскание или предание суду, при этом нарушение трудовой дисциплины не содержащее признаков злобности или враждебности к советской власти и других признаков, влекущих за собой судебную ответственность, приравнивается к служебному проступку.

СПИСОК ВЫИГРЫШЕЙ ЛОТЕРЕИ ПО СОЦИАЛИСТИЧЕСКИМ ПУСКОВЫМ ОБЪЕКТАМ

Выигрыш	НАИМЕНОВАНИЕ ВЫИГРЫШЕЙ	Количество выигрышей	НАИМЕНОВАНИЕ ВЫИГРЫШЕЙ
1	Обстановка для квартиры (кровать, шкаф, столовый стол, 4 стула, диван, холодильная, льдильная плита).	30	Юбки шерстяные.
1	Велосипед мужской.	50	Платье женское бумажное.
1	Буфет стоимостью 500 рублей план диван и шкаф.	50	Косоворотки мужские.
1	Костюм мужской шерстяной.	40	Толстовки мужские бумажные.
1	Зимнее пальто мужское.	20	Канделябры приборы.
1	Кровать с сеткой.	30	Туфли дамские (Ata).
1	Буфет.	250	Отрез мануфактуры (4 метра).
1	Па-фон.		
1	Шоппер.		
1	Пальто мужское демисезонное.		
1	Пальто дамское.		
1	Костюм шерстяной.		
1	Сапоги рабочие для хромовые.		
45	Брюки шерстяные.		
2	Гитары.		
2	Миньоны.		
38	Стулья.		
3	Платье дамское шерстяное.		
3	Туфли дамские.		
1	Мебель на 100 рублей.		
1	Музыкальный инструмент на 100 руб.		
1	Шаль пуховая.		
5	Мебель на 50 рублей.		
15	Толстовки шерстяные.		
95	Шали зимние.		
60	Ботинки хромовые нан вабоные.		
120	Пара белья мужского.		
30	Ботинки женские.		
20	Белье дамское.		
5	Валенки.		
10	Джемпер шерстяной.		
10	Дамский шелковый платок.		
20	Баладайки.		
25	Свитеры шерстяные.		
20	Принус.		
20	Корсажки.		
20	Умывальники.		

Сегодня 11 июля, ровно в 7 часов вечера, в красном уголке редакции «М. Р.»

ТВОРЧЕСКОЕ ЗАЯТИЕ ЛИТБРИГАДЫ ИМЕНИ М. ГОРЬКОГО

НАЗНАЧЕННЫМ НА СЕГОДНЯ ОБЩЕГОРОДСКОГО СЛЕТ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ МЕТАЛЛУРГИИ, ЭЛЕКТРИКОВ И СЕЗОНОВОСТРОЯ О Т Л О Ж Е Н О.

Отв. редактор Г. ПРИЦМИТУЛ.