

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

23 июля
1933 г.

Орган И-пары, райпроткома и управления
Первого Тайгинского эксплуатационного
района Томской ж. д.

№ 43
(119)

ТЕЛЕГРАММА

Из Москвы № 344-28с, 16 июля 1933

Тайгинский район Запсибкрая
Секретарю райкома партии Чугунову

Центральный Комитет ВКП (б) постановил в течении третьего
квартала отпустить Вам легковую машину „ФОРД“ № 113/82.

Секретарь ЦК ВКП (б) Каганович.

О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте

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

Совет народных комиссаров СССР 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 1933 г. „О работе железнодорожного транспорта“.

в размере месячного оклада жание и доброкачественный ре-
2 раза в год за исправное содер-|монт пути.

По тарифной ставке

Установить повышенные месячные тарифные ставки для следующих профессий:

1. Поездным **смазчикам**
первого разряда 170 руб. вместо существующ. 105 руб.
второго 140 105 руб.
2. Главным **кондукторам**
пассажирских поездов 200—250 руб. вместо существующ. 145 руб.
товарных поездов 160—180 руб. 135
3. Составителям поездов 170—200 руб. вместо сущ. 137—169 руб.
4. Сцепщикам 135—155 115—130
5. Башмачникам (тормоз) 125—145 102—115
6. Стрелочникам старшим 140—150 113
7. Стрелочникам обслуживающим наиболее ответственные посты сортировочных и распорядительных станций. 102—115 82—95
8. **Квалифицированным рабочим** депо по ремонту товарных и пассажирских вагонов:
для дорог 1-й категор. ставка 1-го разряда 87 руб. 50 коп. 79-50 — 83-00
Для дорог II-й категор. ставка 1-го разряда 74 „ 25 „ 67-50 — 70-50
Для дорог 3-й категор. ставка 1-го разряда 69 „ 50 „ 63-25 — 66-10

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 равноценные по 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:

Депо паровозное			
Начальнику основного депо	I разр.	600—700	вместо 450—550
	II	500—600	410—500
	III	425—500	375—450
Заместит. начальника депо	I	550—650	400—475
	II	450—550	350—425
	III	400—450	330—375
Мастру депо	I	450—550	360—425
	II	400—450	325—370
	III	350—400	300—340
Дежурному по депо	I	400—450	275—335
	II	350—400	—
	III	300—350	230—280
Машинисту наставн		400—450	275—335
Участок вагонного хозяйства			
Начальнику вагон. участка	I разр.	600—700	
	II	500—600	
	III	425—500	
Зам. нач. вагон. участка	I	550—650	
	II	450—550	
	III	400—450	
Мастеру вагон. участка	I	450—550	вместо 290—375
	II	400—450	260—340
	III	350—400	260—320
Станция			
Начальн. станц. внеклас.	I класс.	600—700	500—550
	II класс.	500—600	425—450
	III класс.	375—450	325
Зам. нач. внеклас. станции	I класс.	500—600	375—400
	II класс.	400—500	325—350
	III класс.	300—350	265
Станцион. диспетчеру внеклас. ст.	I класс.	350—400	вместо 300—325
	II класс.	325—350	300
Дежурн. по станц. внеклас.	I класс.	350—375	300
	II класс.	275—300	255
	III класс.	225—250	205
Район			
Нач. район		600—700	500—600
Помощникам по эксплуатац.		550—650	—
Старш. диспетчерам.		475—550	410—500
Диспетчерам.		400—450	360—390

По улучшению системы зарплаты и нормирования труда

1. Ликвидировать повсеместную крайность многочисленности и дробности 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 эксплуатации — к 1 августа 1933 года, отменив к этому времени ранее изданные нормировочники по отдельным дорогам 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 тарифным соглашением по службам паровозов и вагонов — цеховым мастерам, по службе пути — дорожным мастерам, по службе связи — электромеханикам, по службе движения — начальникам станций и соответственно утверждать начальникам

депо, вагонных участков, дистанций пути и связи, районов.

Для осуществления контроля за правильностью установления и применения норм и расценок начальникам депо, вагонных участков, станций, дистанций и районов иметь в своем распоряжении 1—2 контрольных нормировщиков-тарифщиков.

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

4. Для составительских бригад по каждой станции установить не более 5—6 норм расценок, предоставив 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 распорядительных станциях, обслуживающих маневровую работу (паровозные мажоры, бригады, составители, сцепщики, башмачники и стрелочники), установить повышенные прогрессивные расценки: за переработку нормы до 10 проц. — в 1,5 раза, а свыше 10 проц. в 2 раза, на время с первого процента переработки.

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

2. Создать при управлениях дорог и районов специальный фонд (примерно 1—2 проц. от фонда заработной платы) для премирования рабочих и административно-технического персонала на производстве (начальники депо, вагонного участка, станции и дистанции пути, связи, инженеры, мастера) за высокие качественные показатели работы, не превышающие отдельных показателей плана при выполнении последнего в целом по депо, вагонному участку, станции, дистанции, за снижение нормы простоя вагонов на станциях, за снижение процента больных паровозов и вагонов,

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 СНК 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 приемке 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, наблюдение за своевременным выполнением и качеством ремонта установить бригадирам комплексных (объединенных) бригад по ремонту паровозов и вагонов доплату в размере 10 проц. от тарифной ставки.

Путевых бригадиров премиро-

МЕТОДАМИ СОЦСОРЕВНОВАНИЯ И УДАРНИЧЕСТВА ВЫПОЛНИМ РЕШЕНИЯ ЦК И СНК

В переполненном зале клуба им. Ленина 17 июля проходил слет ударников Тайги. Отличительной чертой этого слета надо признать огромное количество старых ударников — производственников, что не всегда встречалось на предыдущих слетах.

С обширным докладом о работе 1 эксплуатационного района в разрезе постановления партии и правительства о железнодорожном транспорте выступил начальник района тов. Оборотов. Он конкретно охарактеризовал причины неудовлетворительной работы транспорта: недостатки руководства, недостатки организационного характера, все еще не изжитый канцелярско-бюрократический метод руководства и совершенно неправильная организация труда и зарплаты, отсутствие ИТР в низах, слабость трудовой дисциплины.

— Достаточно привести факты происшествий и вам будет ясна картина плохой работы района — говорит т. Оборотов. Сходы паровозов с рельс и т. д., говорят о безобразнейшем состоянии пути. Между тем отдельные работники пытаются прикрыть это очковтирательством — заявляя о превосходном состоянии пути.

«Ссылаются путейцы на снабжение. Дескать, текучесть большая рабочей силы из-за отсутствия продкарточек. Это неверно, мы

им дали на 276 продкарточек больше чем другим службам, но они их полностью не использовали. Далее они ссылаются на отсутствие материалов (скреплений, рельсов, шпал и балласта), а тысячи кубометров балласта лежат неиспользованными у полотна на ж. д., отпущено рельс больше плана, шпал тоже, правда, скреплений не хватает, но если путейцы поищут, то найдутся и скрепления. Гвоздь плохой работы не в продкарточках и не в материалах, а в людях, в отсутствии четкого руководства.

Точно также неудовлетворительно работает и тяга. Срыгается план съезда, не выполняется задание по конвенции, растут случаи происшествий в пути по не исправности подвижного состава. Оплош и рядом наблюдаются срывы спаренной езды, нарушение трудовой дисциплины и т. д. А работать хорошо тягачи могут.

Несколько лучше дело обстоит со связью. Но и здесь начальнику отдела связи т. Сомову надо уделять серьезное внимание селекторной связи.

Далее тов. Оборотов в разрезе постановлений правительства и партии о ж.-д. транспорте дает развернутую большевистскую картину работы всех звеньев района, он на примерах десятков красноречивых фактов показывает действительность района. Тов. Оборотов разъясняет всю историческую важность этих постановлений, свое

временности их в коренной перестройке неудовлетворительной работы транспорта.

С докладом по массовой работе выступил зам. пред. РПС тов. Чарихин. Он подробно остановился на вопросах организации труда и зарплаты.

— Вопросами зарплаты заимались все, но не местными. Ничем иным нельзя объяснить те факты, что рабочий совершенно не знает, как исчисляется его зарплата, сколько он должен заработать и т. д., как отсутствием профессионального руководства в вопросе зарплаты. Безобразно отношение к расценкам. По одной только тяге существует 15000 тысяч расценок (смет). Об этом надо решительно покончить. Профсоюз отвечает за зарплату и за массовую работу.

Вопросы ударничества и соцсоревнования за последнее время у нас одошли. У всех все ударники, а из них две-третьи лжеудар

ники. Местными слабо ведут воспитательную работу.

Очень мало у нас преимуществ ударникам и казовым рабочим. С этим пора покончить.

«Далее все знают с каким трудом создали весной свою базу, когда в ливень, снег производили сев в Ижморском коопхозе. И вот, когда взошли наши груди, выросли, оказались, что ухаживать за ними некому. Ни один местный не послал бригады на прополку.

Выступавшая с докладом физкультурная эстафета встретила в подтверждение слов тов. Оборотова неготовность пути к осенне-зимним перевозкам. Эта эстафета прошла пешком по всей километровой районы, проверяла путь для саней, околоти, наклеивала лозунги о готовности или неготовности километра к перевозкам. По маршруту большинство километров оказалось неготовыми.

ПРЕНИЯ

Григорьевич (Тяга)

У нас есть действительные ударники, которые работают на двух-трех станках по две смены, перевыполняют план, есть и лжеударники, по чести же одни и те же. Местком не видит этой разницы, поэтому многие рабочие на ударничество смотрят, как на что-то неважное.

Трудовая дисциплина действительно слаба. Например 2-я смена вспомогательного цеха не выполняет приказов мастера, токаря ругаются, а не работают, они же задерживают всегда заказы.

Расценки неверны. Недавно был случай с владимирами шибераго направления: за отделку их полагалась плата, которую техника Царкин и инж. Коптелов только через месяц вывели слесарю с червн

чайно низкой расценкой. Я предлагаю по примеру прошлого года снова начать товарищеские суды, они поднимут у нас трудовую дисциплину.

Терентьев (электросварщик депо)

До сих пор еще не приступили к ремонту отопления в депо в цехе электросварки. А то будет, как в прошлом году, когда в мороз градусный мороз иней на рабочей плате доходил до 1 см., снова будет низкое качество сварки.

Выступавшие в прениях товарищи на конкретных примерах своей работы показали важность немедленной перестройки в соответствии с постановлением СНК и ЦК ВКП(б) о работе ж.-д. транспорта.

В заключение выступил парторг района тов. Рабзов

— Мы неплохо руководили и работали в период 3-го Всесоюзного конкурса, неплохо дрались за трудовую дисциплину, за качество работы, за выполнение плана работ, не потому ли наши паровозы оказались лучшими машинами в Союзе, наши смазчики и кондукторы дали пример большевистской работы.

Для наиболе быстрого выведения транспорта на дорогу создаются политотделы, в задачи которых входит создание на ж.-д. транспорте «сознательной трудовой дисциплины» (Ленин), развертывание борьбы с классово-чуждыми и

враждебными элементами, организовывать дело подлинного овладения техникой ж.-д. транспорта коммунистами и беспартийными активистами, разоблачать и беспощадно изгонять из партии и комсомола всех организаторов оппортунистических и социальн-чуждых элементов, ведущих подрывную работу, под прикрытием партийного и, наконец, вести непримиримую борьбу с боязнью самокритики и с канцелярско-бюрократическим методом в руководстве ж.-д. транспорта. Дальше тов. Рабзов разъяснил положение о политотделах.

Репорта ударников слету

Игнатьев (грузчик). — Постановление правительства и партии одобрено. Слету рапортуем 100% охвотом соцсоревнованием и ударничеством в нашей смене. Задано было переработать 96 вагонных, сделали 170 ваг. Простой вагонов задан 4 ч., выполнено 3,8 ч. Хищений нет. Бригада спаренная. Объявляем повысить производительность труда на 5%.

4 смена промывки. 7 июля сняли орден верблюда с нашей смены. Имеем перевыполнение плана: в июне 10 паровозов, в июле 8 паровозов, 315 руб. экономии в июле месяце.

В конце месяце имели 8 случаев повторного ремонта, в июле нет. 43 ударника. Выявлено 11 лжеударников. Заданный план и усло

вия дорожного конкурса выполнены.

Колодезный (паровозник). — Подготовили весь паровозный парк к предстоящим перевозкам. Имеем 55 соцдоговоров в бригадах, все соревнуется пар. 201-08, 709-02, 709-05, 709-06, 99-55 имеют выше 15% экономии топлива.

В заключение слет принял обращение ко всем рабочим и служащим и ИТР района. Премиировали лучших ударников ула.

Слет прошел в напряженной деловой обстановке, сущность постановления была доведена до сознания каждого ударника. Слет дал хорошую зарядку для борьбы за первенство Тайгинского района в дорожном конкурсе на лучшую подготовку к осенне-зимним. Вст.

О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте (Окончание. Начало на 1 стр.)

Дистанция пути		
Нач. дистанции	I раз.	600—700
II		500—600
III		425—500
Ст. дор. маст.	I раз.	450—500
II		375—450
III		325—375
Дорожн. мастеру	I раз.	350—400
II		275—350
III		250—275
Смотрит. в даний (пом. нач. дист. по гражд. сооружен.)	I раз.	450—500
II		375—450
III		325—375
Нач. жилищных дистанций	I раз.	500—600
II		450—500
III		400—450

Дистанция связи		
Нач. дистанции	I раз.	600—700
II		475—550
III		380—450
Пом. нач. дистанций (инженеру сигнализации, централизации, блокировки)	I раз.	450—500
II		375—450
III		325—355
Электромеханику	I раз.	300—350
II		275

Паровозо-вагоно-ремонтные заводы		
Директору паровозо-вагоно-ремонтного завода	I раз.	600—700
Главному инженеру	I раз.	700—800
Нач. произв. отдела I раз.		550—650
Нач. техн. отдела I раз.		475—575
Главн. механику I раз.		425—525
Нач. оборотного и котельного цеха I раз. (заводов)		500—600
Начальникам остальных цехов		425—525
Помощникам нач. цехов и мастеров заводов I раз.		400—500

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

4. Установленное выше повышение зарплаты 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, ОССР В. Молотов (Сирябин).

Секретарь ЦК ВКП(б) И. Сталин. 8 июля 1933 г.

Транспорту — боевую железную дисциплину!

Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совнаркома Союза ССР № 69-795

Об утверждении устава о дисциплине рабочих и служащих ж.-д. транспорта СССР

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Утвердить устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР.

2. Обязать Народный Комиссариат Путей Сообщения в месячный срок:

а) ознакомить с уставом всех рабочих и служащих железнодорожного транспорта;

б) издать, по согласованию с НКПС, инструкции по применению устава.

3. Отменить постановление ЦИК и СНК СССР от 3 ноября 1930 г. об утверждении положения о дисциплинарных взысканиях на транспорте и положения о поощрении работников транспорта, отмененных на трудовом фронте, и самые положения (собр. Зако. СССР 1930 года; № 56, ст. ст. 584, 585 и 586, 1931 г.; № 5, ст. 65, п. п. 21 и 22).

4. Поручить ОНК СССР внести в действующее законодательство СССР изменения, вытекающие из настоящего постановления.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. Калинин.

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

И. о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР А. Медведев.

Москва, Кремль

ван не выполнять этого распоряжения и немедленно доложить о нем вышестоящему начальнику. За неисполнение такого распоряжения подчиненный несет ответственность наряду с начальником, его отдавшим.

7. Настоящий устав распространяется на всех рабочих, служащих и инженерно-технический персонал учреждений и предприятий жел. дор. транспорта, входящих в систему НКПС, кроме сезонных

рабочих, работающих на строительстве и лесозаготовках.

Настоящий устав распространяется также на административный, учебный и обслуживающий персонал и на учащиеся вузов, техникумов и курсов, подведомственных Народному Комиссариату Путей Сообщения.

8. Каждый работник ж. д. транспорта обязан в точности знать и соблюдать настоящий устав.

II. Прием на службу и увольнение работников ж.-д. транспорта

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

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

10. Не допускается прием на ж.-д. транспорт лиц, лишенных избирательных прав, раскулаченных и имеющих судимость за контрреволюционные и корыстные преступления.

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

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

13. При приеме на работу адми-

нистрация обязана требовать от поступающего:

а) представления трудового списка или справки с последнего места работы о причинах увольнения;

б) предъявления паспорта в соответствии с законодательством о Паспортах;

в) ознакомления с настоящим уставом, в чем поступающий дает расписку.

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

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

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

III. Нарушения трудовой дисциплины и дисциплинарные взыскания

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

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

Служебный проступок влечет за собой наложение дисциплинарного взыскания.

18. Дисциплинарные взыскания применяются начальниками в отношении своих подчиненных. Начальствующие лица транспорта, которые по порученным им ведению отраслей работы имеют право давать распоряжения и задания работникам, не подчинявшимся им в ад-

министративном отношении (функциональное подчинение), не имеют права налагать дисциплинарные взыскания на указанных работников.

19. Неиспользование начальниками в необходимых случаях своей дисциплинарной власти является прямым нарушением ими дисциплины, т. е. служебным с их стороны проступком.

20. Всякое нарушение служебной дисциплины работниками ж.-д. транспорта, непосредственно участвующими в движении поездов, могущее иметь последствиями происшествия или расстройство движения, влечет за собой не дисциплинарную, а судебную ответственность.

(Окончание на 4 стр.)

Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР

1. Общие положения

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

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

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

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

3. Трудовая дисциплина обязывает каждого работника жел. дор. транспорта:

а) хорошо знать свое дело и постоянно в нем совершенствоваться;

б) точно исполнять возложенные по службе обязанности, проявляя необходимую инициативу;

в) неуклонно соблюдать требования законов, распоряжений и правил, действующих на ж. д. транспорте;

г) быстро и точно выполнять

приказания и распоряжения своих начальников;

д) оберегать государственную собственность; технические средства ж. д. транспорта (паровозы, вагоны и проч.), оборудование и материалы, а также доверенные ж. д. транспорту ценности;

е) выполнять нормы выработки установленные в производстве, а также нормы и измерители работы транспортных средств, ж) всемерно выполнять обязанности ж. д. транспорта по отношению к гражданам, пользующимся транспортом, требовать от них безусловного выполнения действующих на транспорте правил, сохранения порядка и невмешательства в техническую работу железных дорог;

з) строго хранить взвернутую по службе государственную и в частности военную тайну.

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

5. Всякое распоряжение подчиненный должен получать от ближайшего начальника.

В случае получения непосредственного распоряжения от вышестоящего начальника работник обязан выполнить это распоряжение, одновременно известив об этом своего ближайшего начальника.

6. В случае получения подчиненным распоряжения, явного противозаконного или преследующего преступные цели, а также распоряжения, исполнение которого может повлечь крушение поезда, человеческие жертвы, гибель транспортного или иного государственного имущества, подчиненный обя-

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА И СОВНАРКОМА СОЮЗА ССР

(ОКОНЧАНИЕ. Начало см. на 3 стр.)

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

21. К работникам ж.-д. транспорта применяются следующие дисциплинарные взыскания:

- замечание,
- выговор,
- строгий выговор,
- строгий выговор с предупреждением об увольнении,
- арест на срок до 20 суток с исполнением служебных обязанностей,
- арест на срок до 20 суток без исполнения служебных обязанностей,
- смещение на высшую должность на срок до одного года,
- увольнение,
- увольнение с воспрещением на срок до одного года службы на ж.-д. транспорте вообще или на определенных должностях.

22. Самовольный уход с работы или прогул без уважительных причин влечет за собой увольнение работника с лишением права пользования выдаваемыми ему в связи с работой в данном предприятии или учреждении ж.-д. транспорта продовольственной и промтоварной карточками, а также лишение права пользования квартирой, предоставленной работнику в домах, принадлежащих ж.-д. транспорту.

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

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

25. При определении меры дисциплинарного взыскания начальник должен учитывать:

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

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

27. Дисциплинарные взыскания в виде строгого выговора с предупреждением об увольнении, смещения на высшую должность и увольнения могут налагать начальники, пользующиеся правом приема и увольнения работника.

28. Дисциплинарные взыскания в виде ареста могут налагаться:

- на срок до 3 суток — начальниками распорядительных станций, депо строительных участков и дистанций;
- на срок до 5 суток — начальниками эксплуатационных районов жел. дорог, начальниками оперативных отделов дирекции жел. дорог, директорами заводов, управляющими трестами, непосредственно подчиненными Народному Комиссариату Путей Сообщения и директорами вузов и техникумов;
- на срок до 10 суток — начальниками центральных управлений НКПС, директорами железных дорог и управляющими объединения-

ми и трестами, непосредственно подчиненными НКПС.

29. Дисциплинарные взыскания в виде увольнения с запрещением на срок до одного года службы на транспорте в о о б щ е и л и на определенных должностях могут налагать начальники центральных управлений, директора жел. дорог и управляющие объединениями и трестами, непосредственно подчиненными Народному Комиссариату Путей Сообщения.

Эти меры дисциплинарного взыскания перечисленными лицами не могут применяться в отношении лиц, назначенных на должности привазами Народного Комиссара Путей Сообщения.

30. Народный Комиссар Путей Сообщения осуществляет дисциплинарные права, согласно настоящему уставу в полном объеме, в частности налагает дисциплинарные взыскания в виде ареста до 20 суток.

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

32. Каждый вышестоящий начальник, кроме присвоенных ему дисциплинарных прав, может полностью осуществлять дисциплинарные права, принадлежащие ниже стоящим начальникам.

33. Если по степени проступка необходимо применить меру дисциплинарного взыскания, превышающую объем прав, предоставлен-

IV. Отличия на трудовом фронте и меры поощрения

37. Отличие на трудовом фронте состоит в выдающемся проявлении работниками ж.-д. транспорта социалистического отношения к труду и к государственной собственности, в частности:

- в образцовом выполнении своих служебных обязанностей, результатом которого явилось улучшение работы и состояния всего ж.-д. транспорта или отдельной его части;
- в проявлении инициативы, результатом которой были указанные достижения;
- в проявлении самоотверженности, героизма, находчивости, предотвращении нарушения поездов, человеческие жертвы, порчу паровозов и машин, превращение движения поездов и т. д.

38. Для отличия и поощрения работников ж.-д. транспорта и для развития социалистического соревнования среди работников ж.-д. транспорта устанавливаются следующие меры поощрения:

- благодарность,
- денежная награда,
- награждение именовым ценным подарком,
- награждение почетной грамотой,
- назначение на высшую должность,
- награждение значком почетного железнодорожника, согласно особому положению о нем,
- зачисление на доску почета,
- представление к награждению орденом Союза ССР.

39. Допускается соединение нескольких мер поощрения.

40. Право объявления благодарности принадлежит каждому начальнику.

Право назначения денежной на-

грады принадлежит начальникам, пользующимся правом приема и увольнения, если они являются распорядителями кредитов.

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

Право награждения значком почетного железнодорожника и зачисления на доску почета принадлежит Народному Комиссару Путей Сообщения.

Представление к награждению орденом Союза ССР осуществляется в установленном законом порядке.

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

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

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

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

V. Жалобы.

44. Жалобы работников жел.-д. транспорта на неправильное или незаконное использование начальником предоставленных настоящим

уставом прав разрешаются в административном порядке вышестоящими начальниками.

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

46. Поступившая жалоба не позднее 3 дней передается вышестоящему начальнику. К жалобе в случае необходимости начальник, наложивший взыскание, прилагает свой отзыв.

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

48. Вышестоящий начальник обязан рассмотреть жалобу и вынести по ней свое решение в течение 3-х дней со дня получения жалобы. Решение вышестоящего начальника по жалобе является окончательным и дальнейшему обжалованию не подлежит.

В случае неполучения ответа на жалобу в течение 10 дней со дня ее подачи работник может подать жалобу следующему вышестоящему начальнику.

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

VI. Учет дисциплинарных взысканий и меры поощрения за отличия

50. Всем дисциплинарным взысканиям и мерам поощрения, применяемым на ж.-д. транспорте согласно настоящему уставу, ведется учет в порядке особой инструкции, издаваемой НКПС по согласованию с НКТ СССР.

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

VII. Надзор за правильным применением настоящего устава

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

52. Постоянный текущий надзор как за общим состоянием дисциплины, так и за неуклонным и правильным осуществлением всеми начальниками принадлежащих им, согласно настоящему уставу, прав является обязанностью каждого вышестоящего начальника.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР
М. Калинин.

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

И. о. секретаря Центрального Исполнительного Комитета СССР
А. Медведев.

Москва, Кремль,
4 июня 1933 г.

Проведем массовый рейд рабкоров-транспортников Предложение слета рабкоров Тайгинского узла

Нынешняя работа транспорта совершенно неудовлетворительна. Появились признаки некоторого ослабления, перебоев в работе. Железные дороги отстают в подготовке к осенне-зимним перевозкам.

СНК и ЦК ВКП(б) в постановлениях о транспорте дали развернутую программу перестройки. Выполнять эту программу — это значит добиться несомненных побед в деле улучшения работы транспорта, ликвидировать его отставание. Дело за нами — лучшей передовой частью железнодорожников — за коммунистами и беспартийными активистами.

Центральный комитет ВКП(б) в постановлениях о создании политотделов на железнодорожном транспорте отметил, что «отставание за недостатками железнодорожного транспорта ложится, прежде всего, и главным образом, на коммунистов и беспартийных активистов железнодорожного транспорта сверху донизу».

Правительство и партия решили создать на железнодорожном транспорте политотделы. Под руководством политотделов мы — коммунисты и беспартийные активисты — должны по боевому реализовать постановления партии и правительства о перестройке работы железнодорожного транспорта.

Печать и рабкоров должны встать в авангард борьбы за улучшение работы транспорта.

Мы, рабкоров Тайгинского железнодорожного узла, собравшись на слет, обсудили, что нам нужно сделать, чтобы быстрее и лучше выполнить постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б).

Наш Тайгинский железнодорожный узел работает неудовлетворительно. Подготовка к осенне-зимним перевозкам идет плохо. Подготовка паровозного парка к осен-

ней и зимней — спедремонту — в депо Тайга срывается. Юньскую программу спедремонта наше депо не выполнило. Не лучше и с конвенционным ремонтом вагонов. Здесь безобразно качество работы. Рабским темпами идет ремонт пути. Трудовая дисциплина низка. Много разгильдяйства и расхлябанности.

Мы, рабкоров-ударники, также ответственны за плохую работу транспорта. Наша задача — под руководством парторганизации вернуть активную борьбу за перестройку работы транспорта, против саботажников, классово-враждебных элементов.

С 15 июля по 5 августа мы проводим массовый рабкоровский рейд за быстрейшее выполнение постановления Совнаркома и ЦК партии о перестройке транспорта.

15 июля — у нас первый день рейда. Собираем в этот день цеховые слеты рабкоров, учащаем выпуск стальных газет в цехах и в бригадах, организуем ударные рабкоровские бригады по отраслям хозяйства района. Рабкоровские бригады организуют массовый контроль за ходом перестройки, мобилизуют рабочих на быстрейшее осуществление решений СНК и ЦК ВКП(б), разоблачая саботажников, оппортунистов, повышая революционную бдительность и дисциплину рабочих и ИТР.

Мы, рабкоров-ударники, коммунисты и беспартийные активисты Тайгинского узла, предлагаем провести рабкоровский рейд по Томской и Омской дорогам.

Рабкоров Омской и Томской дорог, включайтесь в рейд, мобилизуйте все силы для быстрейшей перестройки работы транспорта в соответствии с указаниями партии и правительства.

Омальченко, Щукин, Сафронков, Изарига, Ильяев и др.

На основе постановлений СНК и ЦК ВКП(б) со всей решительностью будем бороться за большевистский транспорт

(Резолюция общего узлового собрания ударников, рабочих, ИТР и служащих Тайгинского узла)

Заслушав доклад члена Запсиб крайкома ВКП(б) тов. Чугунова и партпарторганизатора т. Станкина о проведении в жизнь решений партии и правительства по перестройке железнодорожного транспорта, общее узловое собрание ударников, рабочих, ИТР и служащих Тайгинского узла целиком и полностью их одобряет и считает, что эти решения являются развернутой программой дальнейшей бесперебойной работы транспорта.

Совершенно правильно и четко отмечают Совнаркомо и ЦК партии, что «наиболее серьезная опасность состоит в том, что работники железнодорожного транспорта в своем большинстве не замечают, не видят трезовых признаков плохой работы, а кто видит, — старается их замаскировать, не вскрыть и ликвидировать их, а замаскировать, замолчать».

Главной причиной плохой работы транспорта являются недостатки организационного характера и прежде всего канцелярско-бюрократические методы руководства, неправильная организация зарплаты, слабая трудовая дисциплина.

Мы со всей решительностью заявляем, что на основе решений ЦК и СНК по-большевистски, со всей решительностью будем вытравлять всякие проявления бюрократических методов руководства и оппортунизма. Канцелярско-бюрократические методы руководства присущи не только хозяйственникам, но и профсоюзам, поэтому мы требуем решительно перестроить профработу на основе решения III пленума ВЦПС. Транспорт по организации своей работы требует крепкой железной

трудовой дисциплины, но не все еще рабочие ведут решительную борьбу с прогульщиками, лодырями, разгильдяями и другими нарушителями трудовой дисциплины. Под руководством организуемых партийей политотделов на транспорте, мы проведем самую жестокую борьбу с туеядцами, пытающимися разложить трудовую дисциплину и эти подорвать работу транспорта.

Перед нами сейчас стоит самая ответственная задача: подготовить к предстоящим осенне-зимним перевозкам депо, цеха, станки, агрегаты, паровозы, вагоны, станции, дистанции пути и связи.

Под руководством Центрального Комитета ВКП(б), Крайкома и всей парторганизации дороги, выполняя решения партии и правительства и условия дорожного конкурса, мы этого добьемся, большевистской настойчивостью перестроим работу, дадим сокрушительный отпор классово-чуждым и враждебным элементам, и тем самым подготовим все звенья транспорта к осенне-зимним перевозкам, выведем Томскую дорогу в передовые шеренги, зная, «Правды» завоюем на Томскую!

Чиновники 2 дист. пути занимают ся голым администрированием

Со времени включения в дорожный конкурс 2 дистанция пути может похвастаться количеством дисциплинарных взысканий.

Если за апрель месяц было 5 взысканий, за май 5 взысканий, то за июнь месяц эта цифра уже возросла до 25 взысканий.

Надо полагать, что «темпы», забранные администрацией 2 дистанции, число взысканий за июль месяц приведут в разбухшем виде. Исходя из постановления правительства, где прямо говорится: «организация работы на транспорте и введение железной дисциплины далеко отстают, не только от военной организации, но и отряда отраслей промышленности», дисциплинарные взыскания по второй дистанции можно классифицировать, как халатность, неряшливость, воровство и т. д.

Чиновники 2 дистанции вместо широко-развернутой воспитательной массовой работы, занялись голым администрированием, свирепаясь за ворохом циркуляров.

Пора от голого администрирования перейти к делу в разрезе этого постановления, пора развернуть воспитательную работу, а не заниматься пустым «лепением» выговоров.

В. Д.

ИЗ МАТЕРИАЛОВ РЕЙДА

Окончательно выбить канцелярско-бюрократический дух в руководстве

По 8 октуту второй дистанции пути проработкой постановлений СНК и ЦК ВКП(б) о перестройке работы ж. д. транспорта было отмечено 250 чел. Постановления ЦК и СНК были встречены новым подъемом трудового энтузиазма со стороны путейцев: производительность труда в рабочих бригадах возросла на 8%, укрепилась трудовая дисциплина, рабочие приняли устав с большим воодушевлением.

Однако со стороны хозяйственников и профсоюзного руководства дистанции на проведение постановления в жизнь не было уделено требуемого внимания. Проработку постановлений на профгруппах местный комитет не организовал. Во время пересмотра расценок и норм выработки на хозяйственники МК не занимались.

В момент реализации постановления СНК и ЦК ВКП(б) рабочие выявили три человека классово-чуждых, т. парт-проф и хозяйственно доминирующую политическую слепоту и наивное благодушие в отношении этих чужаков, оставив их попрежнему работать на транспорте и вести разлагающую работу. В результате, втягивая классового врага и его приспешников дали вскоре себя знать: рабочий Пономарев злобно срывает работу рабочих 3 отделения на

образе по проработке постановлений. В ответ на вылазку классового врага руководство дистанции ограничилось преданием Пономарева товарищескому суду, а масса не укрепление трудовой дисциплины, на еще более жестокую борьбу с проявлением враждебных действий чужаков — мобилизованы сразу же не были.

Руководству дистанции надо не медленнотбросить свою успокоенность, навсегда покончить с канцелярско-бюрократическими методами руководства.

Рабочие путейцев и руководящий состав, реализуя постановления ЦК ВКП(б) и СНК в двойне и тройне должны укрепить сознательную железную трудовую дисциплину, как никогда повысить революционную бдительность в борьбе с классовым врагом.

Бригада рейда: Севастьянов, Данилович, Грязев, Бенедиктов

Техник Чесмочаков идет на производство

Учитывая важность постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) о работе ж. д. транспорта,

Я один из первых выхожу на производство и обязуюсь по-большевистски драться за выполнение производственных программ.

Техник Чесмочаков

ТЕЛЕГРАММА

МОСКВА, СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б) тов. КАГАНОВИЧУ

Тайгинский районный комитет партии с чувством большевистской признательности принял решение Центрального комитета об отпуске в третьем квартале легковой машины «Форд» секретарю нашего райкома тов. Чугунову.

Бюро райкома от имени всей партийной организации заверяет ЦК и тебя тов. Каганович, что эту великую награду мы оправдаем большевистской работой. Всю свою энергию и волю мы подчинили, еще больше будем подчинять неуклонному выполнению всех решений партии и ее ЦК.

Обещаем в сжатые сроки и без потерь провести уборку урожая, выполнить раньше установленные сроки поставку зерна государству.

РАЙКОМ ВКП(б)

ПЕРЕМЕННИК! Будь передовым бойцом в реализации постановлений СНК и ЦК ВКП(б) О ТРАНСПОРТЕ

Каждый переменник — лучший ударник

Тов. переменники-транспортники и рабочие цемзавода! Оставайтесь несколько дней, когда вы будете обязаны оставить производство на 19 учебных дней с 1 августа.

За это время вы обязаны показать всем товарищам подлинно ударную работу на производстве.

Переменник должен быть проводником в реализации постановлений СНК и ЦК ВКП(б) о транспорте, по уборочной и поставке хлеба государству на урожай 33 года. В числе вас из транспортников и рабочих цемзавода мы в прошлом году имели 19% лучшей части ударников б.п., считавшихся активистами, помогающих партийно-комсомольской организации. Вы получили хороший отзыв по бое

вой и политической подготовке от полка и подразделения. Ваша задача в период сбора удвоить активность, увеличив число беспартийных активистов и членов партии и комсомола.

Появите дисциплинированность на производстве, вместе классовой бдительности, вы, активисты, до сбора крепко ухватитесь с местными партийцами и комсомольцами. В свою очередь парткомсомольские и комсомольские организации должны придать большее политическое значение лагерным сборам и развить массовую работу. Не допустить присутствия классово чуждого элемента в рядах РККА. Обеспечим своевременную 100% явку на сбор.

В. Чуранов.

Овладеть новой техникой

Практическое учение общих сборов переменного состава начинается с 1 августа по 26 августа.

Задачи переменника ТАП в этот короткий промежуток — восстановить прошлое и овладеть новой техникой, которую дала наша страна РККА. Боевая задача разведчика, связиста, номера и ездового —

в военном инспекторском походе сыграть в этой технике.

Разведчику: Изучить суслика, степного зайца и биверка. Уметь хорошо работать на спусковых приборах, на карте, на пыльном, уметь выбирать наблюдательные пункты.

Связисту: Четко и быстро разговаривать по телефону, передавать сообщения, уметь собирать свою технику.

Огневой расчет: Знать хорошо материальную часть, уметь стрелять по разным видам наводкой, знать хорошо убой и сбережение материальных частей.

Ездовому: Знать хорошо машину и сбережение ее беречь кова, как своего друга.

Товарищи переменники!

Только тогда мы сможем выполнять эти задачи, когда будем по-настоящему работать по ударному.

Заставить Белоуса вы полнить приказ Наркома

Все звенья ст. Боготол деятельно готовятся к осенне-зимним перевозкам.

Зав. складом топлива т. Белоус не захватил общий подъем соревнования в борьбе за первенство станции.

Вследствии его не распорядительности вагоны под выгрузкой угля простаивают по 42 часа и больше.

Белоус свое разгильдяйство пытается прикрыть ссылкой на недостаток рабочей силы, а между тем корень зла кроется совершенно в другом, а именно в нераспорядительности.

Белоус прекрасно осведомлен о подходе угля, а мер к тому чтобы обеспечить выгрузку заблаговременным штатом грузчиков не принимает.

Нужно заставить толстокожего бюрократа научиться выполнять приказ Наркома.

Ильченко, Фролов, Войтулевич

Немедленно перестроить РАБОТУ

Работники Болотинской дистанции пути плохо готовятся к уборочной кампании. 2 машинные сенокосилки и один гараж с осени прошлого года не приведены в надлежащий порядок — грязные, заржавленные, некоторые части требуют ремонта. Машинные стоят без хозяйственного присмотра, ремонт им и не собираются делать.

Лошади, принадлежащие дистанции, помещены в грязные, загроможденные посторонними предметами, конюшни. Конюха бригада нигде не могла найти. Как потом выяснилось, он свое дежурство проводил на базаре.

Успокоенности в подготовке к уборочным работам по первой дистанции пути надо дать решительный отпор.

Бригада: Часовитина, Емельнин, Захаренко.

Дадим летно-планерному кружку лучшие кадры рабочей молодежи

Авиация нуждается в смелом, отважном, преданном делу пролетарской революции личном составе, умеющем в совершенстве владеть сложнейшей авиационной техникой и техникой посадки и эксплуатации самолетов.

Задача создания таких кадров на более успешно может быть решена лишь на базе развития одной из наиболее увлекательных и общественно полезных форм авиационного спорта — пролетарского планеризма, как активного участия советской молодежи в авиационной работе.

Данной работе уделялось недостаточное внимание, как со стороны РТСОАХ так и профсоюзно-комсомольскими организациями ст. Тайга. Мы не видим ни одного авиакружка на ст. Тайга, а также по району. Базу молодежи в достаточном количестве мы имеем.

Транспортной комсомольской ор

ганизации нужно будет проявить активное участие в укомплектовании летно-планерных кружков и через них готовить нужные кадры авиации из числа лучших комсомольцев-энтузиастов на производстве.

Транспортный совет Особиахим-а Тайгинского района, имеет безмоторный самолет планер, и производит набор в летно-планерный кружок.

Данная работа ждет реальной помощи Райпрофсжа и комсомольской организации узла ст. Тайга с таким расчетом, чтобы Тайгинскому району Представило право разрабатывать 18 августа — в день установления правительством впервые в этом году авиационного праздника, о своих успехах в развитии авиационного пролетарского планеризма на транспорте.

Инспектор авиаработы ДТСОАХ Томской жел. дор. А. Иванов.

Предоставить квартиры специалистам связи

Коммунальный отдел игнорирует постановление центра и приказ ЦЗ о наивысшем предоставлении квартир специалистам связи и ЦДБ.

Трое специалистов связи: Алябин, Струев и Устиненко, окончив курсы среднего комсостава приехали 30 мая в г. Тайгу на работу, где до сих пор не имеют помещения для жилья.

Вместо предоставления квартир специалистам, коммунальный отдел занимается всевозможными переброями специалистов с места на место, с одной квартиры на другую, в чем способствуют приказы администрации района, идущие вразрез с разрешениями ЦЗ о закреплении квартир за работниками связи.

Перестать прекращать эту квартирную чехарду, специалисты связи должны жить в хороших квартирах.

Сигнал.

Вода уходит в землю

Прорыв водопроводной линии второй год подмывает водогрейку ст. Боготол, разрушая ее.

ТД приступил к ремонту магистрали, выкопал в поисках прорыва два колодца, которые наполнились водой и неогражденные представляют собой роковые ловушки для пассажиров.

Надо заставить ТД Боготол прекратить это безобразие. Водоснабжение должно быть налажено.

Бригада рабочих Фролов, Войтулевич

Жиднов срывает снабжение

Смутьитель зданий ст. Боготол, Жиднов задерживает выдачу продовольствия рабочим до конца месяца. Распределяет карточки неправильно.

Срывая работу снабжения нужно призвать к порядку.

К. М.

ФЕЛЬЕТОН

ЛИ ПРОВОДА

Калин, оглавувшись, увидел разломившихся артельщиков, кинулся к ним. — Эй, живей шагай! Все у будки столбы править надо.

Дрогнули многие, в глазах блеснул недобрый огонек, шаг ускорили.

— Опять эти прожвляющие столбы, — кинулся парень, слеза с плеча железной дороги.

За работу принялись не сразу. Долго рассматривали столбы, следили глазами, как убегают на запад струны проводов. Парень покачал головой.

— Гудет, и гудет, скушно слушать жужжанье.

Рассматривали перекосу. Калин привалялся под столб, а сам вышел дальше по линии. Взятые в руки лопаты замерли, вместе, слеза врезались в землю.

Артельщик, вспомнивший деревню, бросил с силой лопату и кинулся.

— Чаво копать-то его? чай не покойник!

Его поддержали другие: — Айда, ребята, раскачивай!

— Берем! дружно!

Дрогнул столб, зашатался под напором человеческой силы. Звенели телеграфные струны, готовые полопаться от раскачки столба, рассказывая грустную повесть о том, как плохо колесна вербовала сезонников, как не ведут с ними никакой технической учебы, как не сведущие в технике дела рабочие ежедневно раскачивают столбы, рвут провода, шуршат связью транспорта, и о том, как горестно рассказывается в своих артельских старших Калин, «раскачай их во все лопатки», и как не ведут с ними воспитательной работы.

Калин бежал задыхаясь.

— Эй, чего вы делаете? Кто-то бросил веревку, плюнул.

— Все руки срезало, хотя бы рукавицы выдали.

Калин волновался: — Вы ведь вывертите столб-то, медведи, подкопать надо.

— А ты бы сказал сперва, а потом ругался, — ехидно заметил артельщик.

Но через час снова звенели про вода, это «ударники» качали столбы.

Зам. ответ. редактора В. ДУДОРОВ.