Р 344
Р 345

Резолюция ...

ДВГНБ

1932

ЭР02695

ДВГНБ

ЭР02695

Пролетарии всех стран соединяйтесь

УТВЕРЖДАЮ Ч Уссур
Солонницин
г. Хабаровск.

2544
Р345
БИБЛ Потеряно 1950 г.

РЕЗОЛЮЦИЯ

Эксплоатационного с"езда Уссур. жел дороги

Под руководством ленинской коммунистической партии рабочий класс СССР завершив построение фундамента социалистической экономики, вступил в период прямого и развернутого социалистического строительства. На базе завершения первой пятилетки в четыре года страна советов готовится ко вступлению во 2-ю. На фоне величайших побед на фронте социалистического строительства ж. д. транспорт, являющийся продолжением производственного процесса имеет ряд достижений, в частности работа Уссурийской железной дороги за первое полугодие текущего года по сравнению с фактически выполненной работой за первое полугодие 1931 года увеличилась на 10,0% своя погрузка возросла на 12%. Средне-суточный пробег вагона составил 112 кл. против 106,8 общая нагрузка вагона 4,69 тонны против 4,5 пробег паровоза 160,2 кл. против 148,3 кл. коммерческая скорость 13,4 кл, против 11,6.

На ряду с этим транспорт в частности Уссурийская дорога продолжает отставать от темпов развития остальных отраслей народного хозяйства, еще непреодолев отставание от общих темпов социалистического строительства. В текущем году все же имеет место недовыполнение плана перевозок и норм основных измерителей.

План перевозок (работа дороги) первого полугодия выполнен лишь на 85,5% задание по средне-суточному пробегу вагона на 75,5% (112 кл. при задании 149%) по средне-суточному пробегу паровоза на 92,3%.

Полезная работа вагона оставила 8 часов, при задании 10,3 работы паровоза—11,2 при задании 12,1

В основе этого, лежит совершенно недостаточное практическое осуществление лозунга т. Сталина—по новому работать, по новому руководить, вследствие чего во многих производственных звеньях эксплоатации продолжает жить обезличка, уровниловка, безответственность, слабая труддисциплина, слабое внедрение хозрасчета, не достаточное внимание развитию ударничества и соцсорев-

ЭР02695
ДВ государственная научная библиотека

нования, слабая борьба за коренное улучшение культурно-бытовых условий работников эксплоатации и как следствие значительная текучесть рабочей силы.

Кроме того, недостаточное выполнение директив партии о максимальном использовании внутренних рессурсов, мобилизации широкой общественности вокруг этой задачи и слабое выполнение программ капиталовложений на 1932 год, задерживают дорогу выходом из узкого места по осуществлению реконструктивных мероприятий.

В соответствии с намеченным 17 партконференцией ВКП(б) планом завершения реконструкции народного хозяйства во второй пятилетки, который должен окончательно обеспечить за СССР экономическую самостоятельность, оберегающую СССР от превращения его в придаток капиталистического мирового хозяйства (из резол. 17 партконфер.) и на основе его грандиозного плана развития дальневосточного края, значительно возрастает и усложнится работа дороги.

Последняя должна обеспечить бесперебойную работу промышленности и имеет для этого все возможности. Грузовая работа дороги в 1933 году составит 9, 816. 000 тонн, 1937 году составит 25.923000 тонн

перевозка пассажиров достигает в 1933 г, 12020. 000

1937 г. 27890. 000

„Это не волевая цифра, не для морального воздействия, а мы должны обязательно этого добиться иначе мы будем резать отдельные отрасли промышленности в их работе (из речи т. Андреева) на собрании ж. д. в Свердловске 17/V-32 года.

Подготовка к освоению этих перевозок может быть обеспечена решительным доведением до конца перестройки эксплоатационной работы на основе 6 условий т. Сталина, проведением ряда организационных мероприятий и максимальным использованием внутренних рессурсов (улучшение качественных показателей по использованию подвижного состава) по приказу тов. Андреева и осуществлением реконструктивных мероприятий намеченных на 1933-1937 г.

Основное внимание в практической работе эксплоатации уделить правильной расстановке и использовании рабочей силы, четкому определению круга обязанностей каждого агента, закреплению работников за сменами, парками местами работы и повышению ответственности за порученное дело на основе плановости, проверки исполнения и повышения квалификации (систематический инструктаж, снабжение руководящими материалами).

Должно быть решительно укреплено единоначалие

ЭР02695

на ряду с широким привлечением активности рабочих масс к наилучшему выполнению мероприятий, обеспечением быстрой их реализацией, на основе дальнейшего развития ударничества и соцсоревнования, участия во всесоюзном и дорожном конкурсе работников эксплоатации и изживая мелочную опеку и вмешательство в непосредственную работу агентов со стороны вышестоящих административных лиц и усиление производственного планирования, живое техническое руководство и контроль за исполнением.

В основе всех производственных процессов должно быть положено острое плановое начало, обеспеченное своевременным спуском планов Дирекцией в районы и последним до цеха и места работы, своевременным учетом и анализом результатов выполнения.

Суточный оперативный план работы станции, приказ диспетчера, график движения поездов, график маневровой работы распорядительных станций должны стать на деле основной формой организации труда и производства основным мерилом работы смен, итогом результатов ударничества и соцсоревнования, основанием для премирования за лучшие показатели работы. Совершенно исключительное значение должно быть уделено обмену лучших методов и результатов работы, перенесению их в другие цеха, станции, диспетчерские кусты, районы и т. д.

Важнейшей предпосылкой выполнения качественных показателей является коренное улучшение культурно-бытовых условий агентов эксплоатации и условий их труда. Каждый администратор и распорядитель движения (ЧД, НД, НДЧ, НДЧС,) этим вопросом должны уделять равноценное внимание с вопросами оперативного руководства.

Мы бесспорно можем в короткий отрезок времени добиться заметного улучшния материальных условий железнодорожников, если руководители, хозяйственники и транспортники вместе с органами союза крепко, по настоящему возьмутся за это дело".

(из речи т. Андреева на собрании ж. д. в Свердловске 17-V-32 г.)

Предстоящий высокий рост грузооборота дороги требует самого серьезного внимания реконструктивным мероприятиям в плане 2 й пятилетки. Необходимо предусмотреть коренное переустройство крупных узлов (Владивосток, Хабаровск, Бочкарево, Сковородино), развитие распорядительных станций и достаточное развитие пропускной способности перегонов (автоблокировки, вторые пути, подготовка путевых устройств для пропуска мощных паровозов и т. д.)

ЭР02695

С"езд придает особо важное значение постановке научно исследовательской работы, введению новых методов командования (маневровые диспетчера, широкое применение оправдавшей себя соцпутевки, организация, следования сборных поездов по диспетчерским приказам и организация опытных нормативных станций). Все ИТР эксплоатации должны оказывать всемерную помощь и принимать практическое участие в постановке этой работы, в развитии и укреплении работы научно-технического общества инженеров и техников на дороге.

С"езд уверен, что эксплоатационники при дружной работе, под руководством коммунистической партии, при организованности и сплоченности рабочих масс во круг конкретных производственных мероприятий и задач, ведя беспощадную борьбу с нытиками и маловерами, с левацкими загибами и правым уклоном на практике успешно справятся с поставленными перед ними задачами в 1932г. и более вооружены вступят во вторую пятилетку.

Исходя из этого с"езд постановляет:

1. Планирование и регулирование перевозок

а. Грузовая работа.

1. В целях улучшения планирования перевозок предложить ЧД спускать планы погрузки в районы не позднее 24 числа месяца, предшествующего планируемому с тем, чтобы районы эти планы довели до станций и кустов не позднее 28 числа того же месяца.

2. В целях обеспечения выполнения плана погрузки и избежание излишнего простоя вагонов за отсутствием грузов обязать начальников станций и раз"ездов не реже одного раза в декаду проверять наличие грузов клиентуры на территории станций и близ лежащих мест погрузки (площади, склады, заводы, бонны и т. д.); данные проверки представлять НД и ЧД.

На основании декадных заявок клиентуры и выявленного наличия грузов начальники станций и раз"ездов дают заявку диспетчеру на подгон порожняка в обеспечении плана погрузки.

3. Предложить ЧД не позднее 15 октября 1932 г. разработать и спустить на линию инструкцию, в развитие дополнения к ст. 50 ж. д. устава регламентируя взаимоотношения между клиентурой и администрацией ж. д. по вопросам выполнения плана перевозки. При чем необходимо предусмотреть порядок взыскания штрафных сумм за недогрузы клиентурой, а также порядок премирования агентов станций за своевременное взыскание этих сумм.

ЭР02695

4. Настоять перед Рупром обязательном требовании от клиентуры указывать в своих заявках пункты погрузки и назначения без чего в планы перевозок заявки не включать.

5. Категорически потребовать от РУПР"а при разработке планов недопускать встречных перевозок, а также недопущения переадресовки грузов как клиентурой, так и самим РУПР"ом.

Вместе с этим с"езд обязывает всех работников эксплоатации повести самую решительную борьбу как со встречными перевозками, так и с переадресовкой грузов, для чего обязать ЧД дать конкретные указания линейным работникам о мероприятиях и контроле, обеспечивающих настоящее решение не позднее 10/X-32 г.

6. Категорически запретить НД и С производить внутри станционные и внутриузловые перевозки для чего должны быть использованы автотранспорт и гуж.

7. Обязать ЧД организовать не позднее 5/X как в Дирекции, так и в районах тщательный контроль и анализ выполнения ответственных планов перевозок.

6 Выгрузка грузов.

1. Обязать НД не позднее 10/X разработать мероприятия по специализации пакгаузов, ветвей и тупиков и в соответствии с этим производить разметку поездов и подачу вагонов.

2. Предложить НД и НК не позднее 15/X провести в жизнь распоряжение дирекции о заключении договоров между техническими и коммерческими агентами станции о своевременной подаче, разгрузке и уборке вагонов устанавливая при этом меры поощрения и материальной ответственности агентов.

3. Подтвердить станциям к неуклонному выполнению директив НКПС о том, что во всех случаях уклонения от правителя от уплаты при отправлении за провоз сданного им груза—дорога, в порядке ст. 6 устава ж. д. имеет право таким отправителям, впредь до погашения ими задолженности отказывать в приеме грузов и кроме того грузы не оплаченные в течении трех дней, включая день приема груза при единовременном ввозе или же день начала ввоза частями, подлежат ликвидации общим порядком на равне с грузами, невостребованными.

4. Обязать ЧД и ЧК разработать дополнительные мероприятия по борьбе с бездокументными грузами установив материальную ответственность за утерю грузовых документов. ЧД совместно с ЧБ разработать порядок материальной ответственности за потерю документов. ЧД Не позднее 5/X выявить наличие и недостаток сумок для главных кондукторов и принять меры к пополнению недостающего количества через ЧХ.

ЭР02695

5. Предложить ЧД и ЧК повести жесточайшую борьбу с неисправной клиентурой за своевременный вывоз грузов с территории станций и пакгаузов (усилить штрафы, передачи дел прокурору и т. д.) на основании постановления Крайисполкома от 29/8 за № 1212. В крайнем случае вводить конвенционные запрещения на погрузку грузов неисправной клиентуры о чем поставить вопрос перед РУПР"ом.

в) Работа поездов.

1. Обязать НД строго руководствоваться директивами Наркома и Дирекции дороги в отношении следования поездов строго по графику изжив пачковость движения, допуская в исключительных случаях при замешательстве в движении, отправление поездов по диспетчерским приказам, но не превышая 20/0 таких поездов.

2. Для доведения процента следования поездов по расписанию до нормы необходимо:

Установить систематическую борьбу за устранение организационных дефектов вызывающих неготовность составов, поздний выход паровоза, неявки, опоздания бригад на распорядительных станциях и прочее для чего всем С ежедневно просматривать журнал движения поездов, выявлять причины опоздания, добиваясь их устранения и докладывать на производственных совещаниях о проходе поездов с опозданием по вине агентов станции.

Одновременно обязать НДЦЧС регулярно проводить производственные совещания среди кондукторских и паровозных бригад, докладывая анализ работы диспетчерских кустов подекадно, составляя четкий календарный план этих совещаний. Обязать НД и НДЧ установить жесткий контроль за проведением этих совещаний.

3. Предложить ЧД проработать вопрос о работе поездов по специально разработанному графику с прикреплением, в случае необходимости паровозных и поездных бригад не позднее 1/XI-32 г.

4. Предложить ЧД проработать вопрос упорядочения следования, простой и скопления сборно-раздаточных вагонов на сортировочных станциях, упорядочив при этом их обслуживание не позднее 10/X-32 г.

5. Имея ввиду недостаточность средства связи для эксплоатационной работы, а также плохое ее действие (частые перерывы действий, плохая слышимость и т. д.) предложить ЧШ закончить в установленные сроки новые работы 32 г. на ряду с этим разработать план коренного улучшения связи на Уссурийской дороге предусмотрев при этом широкое развитие телефона.

ЭР02695

г. Пропускная способность дороги.

1. Пропускная способность дороги на отдельных ее участках в 1932 г. достигает предела, что в значительной мере тормозит всю работу дороги. Обязать ЧС выполнить все строительные работы, связанные с пропускной способностью в сроки установленные программой строительства т. г.

Предложить ЧД, НД и всем работникам эксплоатации уделить особое внимание хозяйственным перевозкам связанным с выполнением строительных работ, обеспечив быстрейшее продвижение стройматериалов, оборудования, балласта и т. д.

2. Поставить вопрос перед НКПС о немедленном командировании проектировочной бригады для разработки вопросов развития узлов Владивосток, Никольск, Хабаровск, Бочкарево и Сковородино с тем, чтобы обеспечить работы проектами до начала строительного сезона 1932 г.

3. Имея ввиду чрезвычайную затяжку работ по смягчению профиля Сучанской ветки просить Ч принять самые решительные меры об окончании Дальжелдорстроем работ по реконструкции Сучанской ветки к 1/I-33 г

4. Просить Ч включить в план работы по подготовке к осенне-зимним перевозкам переустройство восточной горловины и укладки второго выхода из депо по ст. Бочкарево.

5. В целях своевременного обеспечения работ по переустройству узлов проектами обязать ЧС в ближайшее время выделить бригаду по подготовке картографического материала к строительной программе 1933 г.

6. предложить ЧД и ЧК разработать план работы по обеспечению станций погрузочно-разгрузочными путями и коренной реконструкции товарных дворов по ст. Бочкарево, Хабаровск, Владивосток с началом работ в 1933 г.

7. Имея ввиду слабую вооруженность дороги погрузочно-разгрузочными приспособлениями и механизмами предложить Бюро механизации обеспечить окончание работ в намеченные сроки по программе 1932 г. Одновременно приступить к разработке плана механизации товарно-станционных работ в 1933 г., обратив особое внимание на ст. Хабаровск, Никольск. Владивосток, Бочкарево и др. станции с большим грузооборотом.

8. В целях мобилизации широких масс железнодорожников вокруг вопросов реконструкции Уссурийской дороги и целесообразного использования отпускаемых капиталов, разработанные проекты в дирекции обязательно обсуждать на местах: на технических, производственных совещаниях до начала производства работ.

ЭР02695

9. В целях лучшей увязки проектирования с запросами на местах и экономии эксплоатационных кредитов считать целесообразным сосредоточить в отделе эксплоатации проектирование развития остановочных пунктов, влив для этого группы станций и узлов Стройконторы в группу ЧДТ, (по примеру других отделов-путь, тяга).

II. Маршрутизация и специализация.

1. Охватить маршрутными перевозками на линии 50 проц. грузового потока, для чего обязать ЧД, НД, и С в пунктах массовой погрузки всемерно внедрять отправительские маршруты, широко применять закрепление подвижного состава за определенными об'ектами перевозок в замкнутые маршруты „вертушка", производить погрузку и выгрузку этих маршрутов по графику в течении круглых суток.

Прием грузов к перевозке маршрутными поездами производить преимущественно перед не маршрутными и одиночными вагонами.

2. Предложить ЧД закончить укомплектование маршрутных ячеек не позднее 5/X в соответствии с приказом по дороге № 6307.

3. Обязать НД ежемесячно созывать совещание клиентуры для участия в разработке плана маршрутной возки и не позднее 29 числа каждого месяца эти планы спускать в пункты погрузки и формирования маршрутов. При разработке планов маршрутной возки учитывать возможность формирования ступенчатых маршрутов.

4. Обязать ЧД разработать не позже 10/X правила учета и контроля за выполнением плана маршрутной возки, которые гарантировали бы точность данных и своевременное их получение.

5. Поставить вопрос перед РУПР'ом об установлении пунктов распределительных баз по перевозке массовых грузов отдельными маршрутами (уголь, лес, дрова).

III. По использовании вагонов.

Работа ж. д. транспорта в первую очередь определяется степенью использования паровоза и вагона.

В этих целях:

1. Добиться уменьшения простоя вагонов по станциям минимум на 10 проц. путем введения ряда рационализаторских мероприятий параллельность работы, изжитие бездокументных вагонов, установление наблюдения за простоями под отдельными операциями.

ЭР02695

а) Жестко осуществлять нарядовую систему в работе сборных поездов согласно брошюры НКПС № Э/709, взяв на строгий учет проход поездов через промежуточные станции, организуя выезды диспетчеров в целях проверки работы промежуточных станций систематически задерживающих эти поезда.

2. Принять меры к повышению нагрузки на ось, обратив в частности особое внимание на применение, наиболее рациональных способов погрузки грузов легковесных и громоздких.

3. Осуществлять повседневный контроль за полным использованием под'емной силы вагонов, особенно при погрузке повагонных грузов средствами отправителей, недопуская отправления с поездами вагонов с неполной нагрузкой.

4. Обязать НД держать под личным контролем работу открытого и специального подвижного состава, учитывая его дефицитность и массовые случаи нерационального использования этого парка.

5. Решительно устранить непроизводительные стоянки паровозов по контролю и перед отправлением. Для чего выпуска паровозов на контрольный пост осуществлять на основе действительной потребности и не ранее как за 30 минут до отправления поезда.

6. „Вопрос борьбы с обезличкой вагонного парка, сохранности вагонов и меры повышающие эффективность их использования, становится в настоящий момент такой же центральной проблемой работы транспорта, как и борьба с обезличкой паровозов в период зимних затруднений прошлого года".

а) На основе этого обратить особое внимание на работу обменных пунктов, контрольных постов, положив в основу конкретных мероприятий приказ Наркома о ликвидации обезлички в вагонном хозяйстве.

б) Провести твердое закрепление смен на станциях и прикрепление работников к местам работы. Обязать НД проверкой выполнения этого пункта при общей проверке работы и инструктирования станции.

в) В целях нарушения единого графика закрепленных смен обязать НД в начале года устанавливать график по сменных очередных отпусков работников Эксплоатации.

3) Предложить НД завести специальный учет вагонов срочного возврата и заграничных вагонов выделив специально ответственных лиц для наблюдения за ведением учета и продвижения этих вагонов.

4. Добиться решительного сокращения парка вагонов вне коммерческих перевозок.

ЭР02695

а) Осуществлять самый жесткий повседневный контроль за использованием подвижного состава, выделяемого под. хоз. перевозки (балласт и земля), недопуская безполезных простоев такового и задержек под нагрузкой и выгрузкой свыше установленных сроков, ведя точный анализ работы хоз. поездов.

б) Недопускать предоставления в арендное пользование вагонов сверх установленных НКПС'ом лимитов.

в) Всемерно сжать количество вагонов под жильем и складами, приняв все меры к освобождению таковых и недопуская предоставления вновь.

г) Из"ять из прочих нужд, где это возможно (жилье, хоз. движение) здоровые вагоны, годные для коммерческого движения, заменив их больными или ожидающими ремонт.

5. Для повышения качественных показателей использования вагона и работы станцией и всем эксплоатационным работникам уделить самое серьезное внимание лучшей организации маневровой работы.

а) Для маневровой работы выделить паровозы без технических дефектов могущих оказать влияние на успешность работы.

Прикрепив к каждому району работы определенные маневровые паровозы и составительские бригады.

б) Провести и твердо придерживаться четкой специализации путей на станции.

в) Обязать НД, НРИЗУЛ произвести хронометраж работы всех распорядительных станций и на основе полученных данных совместно с отделом рационализации разработать конкретные мероприятия по улучшению работы станции в частности разработать и провести в жизнь технические инструкции станций не позднее 1 декабря 1932 года.

г) Предложить НД в декадный срок выявить необходимость усиления электроосвещения на крупных маневровых участках и совместно с НТ установить степень усиления электроосвещения в зависимости от мощности электростанций с таким расчетом, чтобы практическое выполнение работ по усилению электроосвещения закончить не позднее 15/X-32 г.

д) Предложить ЧД и ЧТ проработать план устройства прожекторного освещения на станциях большой маневровой работой с тем, чтобы приступить к его осуществлению в 1933 г.

ЭР02695

IV. По диспетчеризации.

1. Для постоянного руководства работой района в целом и непосредственного регулирования вагонным парком в пределах района при всех районах установить помимо поездных диспетчеров штат диспетчеров вагонораспорядителей, которые являются старшими в смене и производят увязку и координируют работу дежурных и поездных диспетчеров, приходя в случае нужды им на помощь в разрешении затруднений встречающихся в процессе работы, во всем согласно „Правил руководства движения поездов и регулирования вагонного парка по диспетчерской системе".

2. В целях систематической оценки качества работы диспетчера поездных бригад и станционных агентов, при эксплоатационных отделах районов должны быть созданы специальные аналитические бюро во всем согласно наставления по анализу диспетчерского графика.

3. Установить выдачу на поезда соцпутевок в соответствии с существующим графиком движения поездов, доведя выдачу таковых до 80% и установить движение сборных поездов по индивидуальным графикам, для обеспечения диспетчерского руководства установить на сортировочных станциях штат операторов для обслуживания селекторной связи.

4. Учитывая неточности в существующем коммерческом графике 1932 г. предложить НД проработать график на диспетчерских кустах с участием эксплоатационных работников и машинистов и все замечания представить ЧД к 15/X для учета при составлении нового графика.

V. По пассажирскому движению.

1. В целях изжития опозданий пассажирских поездов районам и станциям неуклонно проводить преподанные в этом отношении мероприятия:

а) закончить укомплектование пассажирских групп районов сотрудниками из числа опытных и авторитетных агентов.

б) установить живой надзор со стороны ЧДЛ и НДЛ за своевременным расследованием и выяснением действительных причин опоздания пассажирских поездов.

в) С и ТД их заместителям на всех деповских станциях обязательно встречать все пассажирские поезда, лично руководить техническим осмотром и снабжением таковых выясняя у бригад причины опоздания и за совместной подписью по всем прошедшим за сутки поездам телеграфиро-

ЭР02695

вать НД и НТ о всех случаях опозданий, виновных и принятых мерах.

2. С"езд отмечает, что существующие пассажирские здания на дороге не могут создать нормальных условий для пассажиров ожидающих поезда, поэтому предложить ЧД в месячный срок определить очередность и на каких станциях необходимо провести расширение и реконструкцию существующих пассажирских зданиях.

3. Упорядочить учет с"емно-воинского оборудования на станциях, районах и в Дирекции и урегулировать долговые обязательства с соседними дорогами.

6. По хладотранспорту.

1. С"езд обязывает всех работников эксплоатации покончить с недооценкой и недопонимания значения хладотранспорта в системе работы дороги. Имея ввиду, что хладотранспорт является основным связывающим звеном районов производства продуктов питания с основным рабочим центром,—четкость работы хладотранспорта определяет собою своевременное обеспечение бытовых нужд рабочих—для чего:

а) НД, НДХ и НДХИ установить жесткий и повседневный контроль за продвижением скоропортящихся грузов и живности следя за выполнением норм установленных НКПС по простоям и продвижению.

б) стремиться к полному охвату отправления скоропортящихся грузов и живности специальными маршрутами, беря их на особый учет по продвижению.

2. Предложить стройотделу окончить ветсанстроительство по программе 1932 года к осенне-зимним перевозкам, а ЧКХ принять меры реально обеспечить обустройство станций водопоя и отвалки навоза временными летними водопроводами и обустройствами по ограждению и очистке.

3. При составлении контрольных цифр по капиталовложениям по Отделу Эксплоатации предусмотреть выделение требующихся сумм на необходимые устройства в 1933 году для нормального обслуживания перевозок живности.

4. В виду слабого качественного состава работников хладотранспорта особенно на линии и количественного их недостатка поставить вопрос перед Цукадром и ЦД о командировании на Уссурийскую холодильщиков, оканчивающих осенью МЭИИТ и МХТТ в количестве не менее 3-х человек.

ЭР02695

В целях повышения знаний и опыта обязать ЧДХ, НД производить проверку НДХИ, СХ не реже одного раза в шесть месяцев.

5. Предложить НДХИ находиться на линии не менее 60% рабочих дней месяца для тщательного повседневного инструктажа работников линии.

7. Хозрасчет.

С"езд отмечает, что вопрос внедрения и перевода на хозрасчет эксплоатационных и производственных звеньев (станции, кондукторские резервы и т. д.) не нашло практического осуществления, вследствии формального отношения хозяйственников переходу на хозрасчет и отсутствие повседневной борьбы со стороны профессиональных организаций, и особенно инженерно-технических работников.

Кроме того большим тормозом в вопросе перевода станций является:

а) не приспособленность существующей отчетности к требованиям хозрасчета.

б) Дирекцией и районом не регламентированы в конкретной форме взаимоотношения между низовыми звеньями разных отделов

в) не проработка основных необходимых измерителей станционной работы.

г) существующий порядок перевода низовых звеньев, каждым отделом самостоятельно, без предварительной увязки с другими отделами.

д) неимение конкретных указаний по хозрасчету станции со стороны НКПС.

Исходя из этого считать необходимым: 1V квартал по Отделу эксплоатации об"явить ударным в части проведения и укрепления хозрасчета по всем распорядительным станциям.

2) Предложить Дирекции дороги и районам на основе имеющегося материала в 1V квартале перевести на хозрасчет распорядительные станции обеспечив полную самостоятельность в оперативной работе в рамках обусловленных наряд-заказом.

3. Для изучения и перенесения полученного опыта на другие станции по вопросу хозрасчета с"езд считает необходимым ст. ст. Бочкарево, Никольск, Хабаровск и Вяземская с 1 октября выделить как опытно-показательные, которые на основе соцсоревнования и ударничества, должны фактически провести и укрепить хозрасчет во всех звеньях станций.

ЭР02695

Просить Ч о создании рабочих бригад из Отделов Дирекции ЧФ, ЧД, ЧТ, Чриз и ЧБ с участием инженерно-технических секций для проведения практической работы по линии и в частности на ст. Хабаровск, Вяземская, Никольск и Бочкарево, обязав последние на основе преподанного НКПС принципа хозрасчета к 1 октября провести всю организационно-подготовительную работу, с расчетом перевода на хозрасчет в 4-м квартале все станции. На основе полученного опыта и материала к 1 января издать типовое положение о работе хозрасчетных единиц.

4. Предложить Н и НД пересмотреть схему обслуживания участков линейными конторами (СА) приспособив таковые к требованиям хозрасчета.

5. Предложить группам организации движения районов и ЧД к 1 октября по всем станциям переводимых на хозрасчет, установить средне-взвешенный эквивалент по переработке местных вагонов.

6. При переводе на хозрасчет станций Владивосток, П. Речка, Никольск, Хабаровск, Бочкарево, Сковородино работу разбить на 4 основных цеха: Технический, маневровый, коммерческий и кондукторский, а по остальным станциям работу цехов технического и маневрового об"единить в один.

7. Предложить ЧФ к 1 октября проработать и спустить на места указания:

а) Об определении сумм оборотных средств для каждой хозрасчетной станции.

б) Себестоимость одного паровоза часа маневровой работы.

в) Порядок расчета станции с районами за выполненную работу увязав с новой кредитной реформой и по вопросу прохождения акцептации штрафных сумм.

8. Дирекции дороги, изжить систематическое запаздывание спуска транфинпланов на места в целях предупреждения срывов своевременной выдачи наряд—заказов низовыми звеньями, установив жесткие сроки: спуска на районы к 20 числа, а районы выдают наряд заказы станциям не позднее 27 числа месяца предшествующего квартала.

9. С"езд считает необходимым проработать вопрос создания ремонтных мастерских в каждом районе имея ввиду, что существующий порядок ремонта станционного и сигнального инвентаря не оправдал себя.

10. Вследствии неудовлетворительного состояния учета инвентаря и материалов, безответственного разбазаривания и отсутствие учета регулирования-снабжения инвентарем по станциям в пределах района, с"езд считает

ЭР02695

необходимым выделение ответственных лиц в отделах Эксплоатации дирекции и районов за ведение этого учета.

11. С"езд категорически предупреждает хозяйственников и инженерно-технических работников эксплоатации, изжить точку зрения, что хозрасчет, исключительная специальность финансистов и экономистов, но не инженеров и техников, считает такое явление грубой ошибкой, обязывает каждого руководителя и инженерно-технического работника, принять все меры к практическому внедрению хозрасчета на станциях, добиваясь эффективности в качественных и количественных показателях, в частности с"езд возлагает ответственность на специалистов эксплоатационников за фактический перевод станций с 1 октября на хозрасчет.

8. Кадры.

1. В целях правильной расстановки и использования кадров предложить всем руководителям хозединиц повседневно заниматься изучением подчиненных им работников как с точки зрения их личного качества, технической подготовки, производственного стажа, так и с точки зрения и материально бытовых условий.

С"езд с особой силой подчеркивает, что эти задачи являются одной из главных задач каждого хозяйственника на ряду с изучением производственных процессов.

2. В целях изжития текучести среди административно-технических работников, а также большого накопления ими хозяйственных и административно-технических навыков с"езд обязывает всех руководящих работников дороги не допускать переброски кадров без крайней для этого необходимости закрепляя их на продолжительный период времени на определенных должностях. Одновременно смело продвигать по службе лиц проявивших энергию, знание, добросовестность и исполнительность к порученному делу.

3. Делом подготовки кадров и повышения их квалификации до сих пор работники эксплоатации не занимались считая эту работу не своим делом.

С"езд обязывает ЧД и НД и начальников станций решительным образом помочь отделу кадров в успешном выполнении плана подготовки кадров на 1932 г. и своевременной подготовке к 1933 г. (выделение помещений, преподавательского персонала, успешная посещаемость и т.п).

4. На ряду с разработкой плана потребной рабсилы на 1933 г. обязать ЧО, ЧЛ, совместно с отделами эксплоатации разработать конкретный план подготовки кадров на

ЭР02695

33 г. и к 15/X1 спустить на линию, обеспечив сеть курсов материальными и людскими рессурсами.

5. Обязать НД не позднее 10/X установить действительное наличие эксплоатационных работников и потребность на 1933 г. сообщив эти данные ЧД и ЧБ. В дальнейшем НД обязаны систематически вести учет работников эксплоатации.

6. Всем НД и С распорядительных станций к 1-му октября довести штат линейный и районов до контрольной цифры.

ЧД совместно с ЧБ уточнить контрольные цифры 1932 г. и выслать таковые в районы не позднее 15-го сентября.

7. С расчетом окончания к 20-му октября приступить к составлению контрольных цифр потребности штата по эксплоатации за 1933 г. с учетом работы и открытия новых раз"ездов и т. д. Для этого Отдел эксплоатации к 20-му сентября разрабатывает соответствующую форму и передает линии контрольные цифры 1933 года.

8. Отмечая совершенно слабую работу по техническому нормированию, С обязывает немедленно провести коренной перелом в отношении к техническому нормированию, немедленно укомплектовав штат нормировщиков по станциям, составит конкретные планы технического нормирования.

9. С"езд считает своевременным постановку вопроса о пересмотре схемы обслуживания кондукторскими бригадами поездов товарного и пассажирского движения. Всем НД необходимо не позднее 15-го октября проработать этот вопрос на районе с тем чтобы уточнить участки обслуживания поездов кондукторскими бригадами и местонахождения резервов.

9. Безопасность движения.

1. Снабдить НДЧ, все станции и раз"езды, комнаты отдыха поездных бригад, плакатами по сигнализации сцеплениями и прочими по безопасности движения.

2. Всех НДЧ обеспечить полностью приказами НКПС, известиями НКТ, тарифными руководствами по перевозке пассажиров и балласта, приказами Усс. дор. и прочей технической литературой.

3. На раз"ездах и малых станциях укомплектовать штат стрелочных постов с обоих сторон данного пункта.

ЭР02695

Оборудовать стрелочные будки телефонами, а на всех распорядительных станциях ввести должности старших стрелочников.

4. Недопускать нахождение на службе агентов связанных с движением поездов свыше установленного времени, в том числе и поездных бригад.

5) Недопускать на станциях и раз"ездах как систему 3-х сменное дежурство С—СП и двух сменное категорически воспретить.

6) Провести в надлежащее состояние ст. ручные сигнальные принадлежности. В стрелочных указателях заменить цветные стекла (искусственные), стеклом нормальным.

7) Установить на раз"ездах и малых станциях столбовые фонари—для освещения.

8. ЧП принять меры доведения до минимума наличие постоянных предупреждений об"явленных приказом по дороге.

9. Возложить персональную ответственность на начальников распорядительных станций за правильное формирование и снаряжение поездов, а на НДЧ контроль.

10. ЧХ озаботиться немедленным снабжением линии недостающими книгами и бланками, относящимися к безопасности движения установленной формы и осветительным материалом и инвентарем.

11. Всем Н немедленно провести в жизнь Пр. Усс. дор. 6343 о распределении башмаков по станциям кондукторским резервам,

12. Установить таблички место укладки петард на установленном расстоянии от семафора в зависимости от профиля пути.

13) Неотвлекать НДЧ от прямых обязанностей на выполнение работ не связанных с безопасностью движения.

14. НД. ежемесячно делать созыв НДЧ для заслушивания их докладов о проделанной работе за истекший месяц и даче им конкретных указаний по безопасности движения.

15. На одном из участков дороги стрелки оборудовать замками системы—для опыта.

16. В отделах НД выделить ответственное лицо по безопасности движения поездов.

17. Предложить Отделу пути обеспечить своевременном уведомлении станций о назначении и отмене предупреждений.

18. Форсировать укладку вытяжных тупиков на распорядительных станциях и вторых раз"ездных путей в пунктах где таковых не имеется.

ЭР02695

204

2. Хабаровск
Книжная

ДВ КРАЕВАЯ БИБЛИОТЕКА

Издатель: Дирекци

Палата
при Музее



ДВГНБ

Уполномоченный Крайлита 1549/б от 9 октября 1932 г.
Тираж: 500 экз. Заказ № 150.
Прист. к набору 3 окт. подпис. к печати 9 окт. всего зн. 44064

ЭР02695

ДВГНБ

ЭР02695

ДВГНБ

ЭР02695