

355733

Для служебного пользования.

Экз. № 18

ПАМЯТКА ПАРОВОЗНИКА- ЛУНИНЦА

Издание газеты „Рабочий транспорт“
Саратов 1942 г. Рязано-Уральская ж. д.

Для служебного пользования.

ПАМЯТКА
ПАРОВОЗНИКА-
ЛУНИНЦА

Издание газеты «Рабочий транспорта»
Саратов 1942 г. Рязано-Уральская ж. д.

О РАЗВИТИИ ЛУНИНСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНО- ДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В УСЛОВИЯХ ВОИНЫ

*Приказ Народного Комиссара
Путей Сообщения*

№ 18/Ц от 7 января 1942 г.

В дни великой отечественной войны советского народа с подлыми немецко-фашистскими захватчиками на долю всех железнодорожников выпали почетные, ответственные обязанности, возложенные на них Партией, Правительством и нашим Вождем т. С Т А Л И Н Ы М, — быстрее доставлять грозное оружие и боепри-

насы на фронт, ускорять продвижение транспортов с войсками и военскими грузами, четко обслуживать все отрасли нашего социалистического народного хозяйства. Успешному выполнению этих задач способствует растущая творческая инициатива масс, стахановско-кривоносские и лунинские методы труда, возникшие на базе новой техники в борьбе за боевую образцовую работу всего железнодорожного транспорта.

ЦЕДС особенно указывает на огромное значение широкого распространения и внедрения лунинских методов работы. Будучи еще и в мирное время важнейшим рычагом повышения культуры и организованности в работе транспорта, лунинские методы в условиях войны оказались ценнейшим оборонным резервом транспорта. Застрельщиком это-

го движения явился передовой машинист депо Новосибирск Томской дороги Николай Лунин, выступивший инициатором новых методов эксплуатации паровоза.

Овладев в совершенстве своей основной профессией машиниста и хорошо освоив слесарную специальность, Лунин и его бригада отличным и любовным уходом за паровозом нашли способы удлинения сроков его службы. Они расширили производимый силами самой паровозной бригады объем ремонта паровоза в пути, в оборотном и основном депо. Они добились сокращения объема промывочного и подъемочного ремонта, что облегчает работу комплексных бригад. Лунин и лунинцы добились большой экономии рабочей силы, материалов, запасных частей и смазки, выявляя огромные резер-

вы как в паровозном, так и в других отраслях хозяйства транспорта.

Применяя новые методы эксплуатации паровоза, лунинцы доказали, что можно значительно улучшить эксплуатационные показатели работы паровоза. Лунин довел пробег своего паровоза между под'емками до 100 тысяч километров, сэкономив только на под'емочном ремонте свыше 11 тысяч рублей. При этом, такие ответственные детали, как пресс-аппарат, кулисный механизм, крейцкопфы, на протяжении всего пробега ни разу не ремонтировались и при осмотре оказались в отличном состоянии.

Лунинцы подняли материальную заинтересованность паровозных бригад в сохранении паровозов путем внедрения хозрасчета и получения бригадой премии за экономию, достигнутую при ремонте.

Одновременно там, где развито лунинское движение, комплексные бригады не только не ослабили своей работы, а, наоборот, — комплексные бригады повышают качество ремонта. Хорошая комплексная бригада является учителем машинистов в деле ремонта, ухода и сохранения паровоза. Так, например: в депо Москва-сортiroвочная Ленинской дороги комплексная бригада Шумова высококачественно ремонтирует паровозы. При этом она широко проводит своими силами восстановление старых запасных частей и деталей, не использует старые материалы, а также выполняет ряд работ при ремонте без помощи других цехов.

Этого бригада достигает тем, что наряду с высоким освоением своей основной специальности каждый работник бригады овладел смежной.

другой специальностью, что дает возможность широко использовать работников бригады на различных работах при ремонте. Бригада Шумова при ремонте паровоза обучает паровозные бригады культуре ремонта и сохранению материальной части.

Таким образом, лунинское движение, прочно завоевавшее себе место на железнодорожном транспорте, знаменует собой еще одну ступень в развитии стахановско-кривоносковского движения—этого самого жизненного, непреодолимого движения современности.

Лунинское движение подхвачено и широко распространяется среди массы работников других профессий железнодорожного транспорта — среди вагонников, путейцев, эксплуатационников, связистов.

Лунинское движение, возникшее в мирное время, стало неоценимым в условиях великой отечественной войны с германским фашизмом. В обстановке войны особенно необходимо экономить металл, лес, топливо, а также сокращать расходы на рабочую силу, что с успехом достигается в результате применения лунинских методов работы; поэтому лунинское движение является серьезным резервом транспорта и одной из важнейших основ перестройки работы железных дорог на военный лад.

В условиях войны каждый килограмм сэкономленного топлива, металла и любого материала, каждая работа, произведенная с меньшей затратой труда и средств, есть укрепление тыла и прямая активная помощь фронту. Этому с наибольшим

успехом способствует лунинское движение.

Однако это осознано не во всех хозяйственных единицах. Некоторые руководители предприятий недооценивают хозяйственно-политического значения лунинского движения в условиях войны и не создают обстановки для широкого внедрения и распространения лунинских методов работы среди всех паровозных бригад и других профессий, связанных с работой машин и материальных средств на транспорте.

В целях дальнейшего развития и решительного улучшения руководства лунинским движением НКПС приказывает:

1. Начальникам дорог, начальникам Политотделов дорог, начальникам служб, отделений и депо, станций и вагонных участков, дистан-

ций пути, сигнализации и связи коренным образом улучшить руководство лунинским движением, обеспечить внедрение и расширение лунинских методов и распространение их на всех предприятиях дорог применительно к каждой профессии, всемерно поддерживая творческую инициативу железнодорожников, направленную на дальнейший подъем работы транспорта зимой в условиях войны.

2. Установить, что лунинскими паровозными бригадами считаются такие бригады, которые:

а) овладев в совершенстве своей профессией и слесарным делом,—бережно эксплуатируют паровоз, умеют не только хорошо управлять им, но и отлично обслуживать текущие ремонтные работы;

б) на основе знаний слесарного дела поддерживают в здоровом

состоянии все детали паровоза и тендера, выполняя весь необходимый ремонт в пути, в обратном и основном депо, в период между промывками;

в) обеспечивают технически грамотный и заботливый уход за паровозом в процессе его эксплуатации, что приводит к уменьшению износа и поломки частей паровоза;

г) сокращают потребность в больших ремонтных работах при промывке путем своевременного устранения неисправностей в период эксплуатации паровоза;

д) дают экономию топлива;

е) путем хорошего ухода за паровозом снижают расход средств на рабочую силу, сокращают расход материалов и запасных частей при промывочном ремонте, расходы на чистку, освещение и смазку паровоза, ниже плановых норм, установленных для депо;

ж) работают без крушений и аварий, выполняют техническую скорость, установленную на данном участке, и не допускают непроизводительного простоя паровоза;

з) заботливым уходом за экипажной частью и машиной паровоза берегут бандажи сцепных осей и обеспечивают перевыполнение установленных норм пробега паровозов между подъемочными ремонтами;

и) своевременной смазкой и правильным регулированием движущего и парораспределительного механизмов обеспечивают бесменную работу между подъемочными ремонтами важнейших деталей паровоза (буксовых подшипников ведущих и сцепных осей, плавающих втулок и разъемных подшипников движущего механизма, поршневых секционных колец, двойных золотниковых колец,

уплотняющих колец золотниковых и цилиндрических сальников);

к) заботливым и правильным уходом за котлом в период работы паровоза, во время чистки и заправки топки, при промывке и продувке котла держат его в исправности, обеспечивая чистоту котла от накипи и шлама.

Подобными же производственными показателями, уточненными и конкретизированными применительно к своим профессиям, должны обладать лунинские бригады работников во всех других службах и отраслях железнодорожного хозяйства.

3. Начальникам паровозных служб, начальникам депо и мастерам цехов создать паровозным бригадам все условия для выполнения перечня ремонта, расширенного на основе опыта лунинских бригад и утвержденного НКПС в новых Правилах

текущего ремонта, ухода и содержания паровоза.

4. Руководство ремонтными работами паровозных бригад осуществляет старший машинист. Общее руководство осуществляет мастер промычного ремонта. Обязать мастера в процессе выполнения ремонтных работ паровозными бригадами оказывать им техническую помощь и контролировать качество ремонта.

5. Начальникам паровозных служб и начальникам депо в двухнедельный срок начать обучение паровозных бригад слесарному делу без отрыва от производства. В каждом депо организовать курсы, обеспечив их необходимым оборудованием и инструментом. В основу обучения положить практическое овладение техникой слесарных работ и приобретение навыков по ремонту

паровозов. В качестве инструкторов по производственному обучению выделить квалифицированных мастеров и бригадиров, хорошо знающих ремонт паровозов.

6. По окончании курсов машинисты и помощники обязаны сдать квалификационной комиссии, создаваемой приказом начальника паровозной службы, пробу на слесаря 5-го разряда, а кочегары—3-го разряда. Присвоенный разряд занести в трудовую книжку.

7. Премирование паровозных и комплексных бригад, работающих лунинскими методами, производить на основе постановления ВЦСПС и Наркомтяжпрома от 10/27 июля 1932 г. № 526 — «Типовое положение о хозрасчетной бригаде», по которому: «а) сумма премии исчисляется от общей суммы экономии по

бригаде, б) в целях стимулирования борьбы за экономию по особо дефицитным материалам администрация может устанавливать по этим показателям максимальный размер премии, в) величина процента премии устанавливается в зависимости от общей суммы экономии, достигнутой бригадой, с учетом выполнения производственной программы. Премирование производится в размере от 20 до 60% достигнутой экономии».

*
**

НКПС подчеркивает, что лунинское движение необходимо закрепить и всемерно развивать прежде всего в паровозном хозяйстве, не разбрасываясь и устраняя недостаток, состоящий в том, что многие хватаются одновременно за несколько участков, не закрепляясь ни на одном из них. Добившись закрепле-

ния лунинских методов в паровозном хозяйстве, необходимо их внедрять и в других отраслях железнодорожного транспорта, в первую очередь — в вагонном и путейском хозяйстве.

Вся ответственность за дальнейшее распространение и широкое внедрение лунинских методов возлагается на руководителей дорог и Политотделов.

Лунинское движение должно встретить горячую поддержку всех хозяйственных руководителей, политических работников, инженерно-технического состава, мастеров, без активной помощи которых это движение не может развиваться.

НКПС обращает внимание всех руководителей хозяйственных единиц, что сейчас в условиях войны государство не может полностью

удовлетворить всех потребностей железнодорожного транспорта в металле, топливе, смазке и др. материалов, а лунинское движение дает огромные возможности их экономии.

НКПС требует, чтобы на всех дорогах взялись по-большевистски за развитие лунинского движения как по линии ремонта и сохранения подвижного состава, так и по выполнению заданий по перевозкам. Лунинское движение то звено, ухватившись за которое, можно и пужно решать основные хозяйственные вопросы транспорта в условиях войны.

НКПС уверен, что начальники дорог, начальники Подоров и все руководители хозяйственных единиц и парторганизаций по-настоящему возьмутся за развитие замечательного лунинского движения, организуют социалистическое соревнование между

бригадами по овладению и внедрению лунинских методов работы и тем самым обеспечат полное выполнение заданий Партии, Правительства и великого Сталина по перевозкам в условиях отечественной войны.

В Совнаркомѣ СССР и ЦК ВКП(б)

**О ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ
ПОЕЗДНЫХ И МАНЕВРОВЫХ
БРИГАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ**

355733

Для устранения имеющихсѣ ненормальностей в нормировании заработной платы поездных и маневровых бригад, выражающихся в недоучете важности и условий работы отдельных депо и узлов, и для обеспечения гарантированного минимума заработной платы поездных и маневровых бригад, Совнарком СССР и ЦК ВКП(б) постановили:

1. Повысить заработную плату машинистов и их помощников, кондукторов, кочегаров, поездных вагонных мастеров, составителей поездов, сцепщиков, скрутчиков, башмачников и операторов механизированных горок и установить им с 1 марта 1942 года следующие ставки основной заработной платы:

| ПРОФЕССИИ | Месячные ставки в рублях по разрядам депо, кондукторских резервов и узлов. | | |
|-----------|--|----|-----|
| | I | II | III |

| | | | |
|--|-----|-----|-----|
| Машинистам паровозов серий ИС, ФД и СОк, электровозов и тепловозов | 700 | 625 | 550 |
|--|-----|-----|-----|

| | | | |
|--|-----|-----|-----|
| Машинистам паровозов Эхо, Декапед, СО и СУ | 650 | 575 | 525 |
|--|-----|-----|-----|

| | | | |
|--|-----|-----|-----|
| Машинистам паровозов прочих серий | 600 | 550 | 500 |
| Машинистам маневровых паровозов | 550 | 500 | 475 |
| Помощникам машинистов паровозов серий ИС, ФД, СОк, электровозов и тепловозов | 450 | 420 | 385 |
| Помощникам машинистов паровозов Эхо, Декапод, СО и СУ | 435 | 400 | 370 |
| Помощникам машинистов паровозов прочих серий | 400 | 375 | 340 |
| Помощникам машинистов маневровых паровозов | 385 | 350 | 325 |
| Кочегарам паровозов серий ИС, ФД, СОк | 350 | 320 | 300 |

| | | | |
|------------------------|-----|-----|-----|
| Кочегарам прочих серий | 315 | 290 | 265 |
|------------------------|-----|-----|-----|

Кондукторам курьерских поездов

| | | | |
|---------|-----|-----|-----|
| главным | 500 | 425 | 375 |
| старшим | 325 | 300 | 250 |

Кондукторам пассажирских поездов: скорых, дальних, грузовых, сборных и транзитных

| | | | |
|---------|-----|-----|-----|
| главным | 400 | 350 | 325 |
| старшим | 250 | 230 | 220 |
| младшим | 200 | 180 | 170 |

Кондукторам пассажирских местных пригородных поездов и грузовых: передаточных, вывозных и хозяйственных

| | | | |
|---------|-----|-----|-----|
| главным | 350 | 325 | 300 |
|---------|-----|-----|-----|

| | | | |
|---|-----|-----|-----|
| старшим | 225 | 215 | 205 |
| Поездным вагон- ным мастерам гру- зовых поездов | 400 | 380 | 365 |
| Составителям поездов | 400 | 350 | 300 |
| Сцепщикам, скрутчикам и баш- мачникам | 300 | 275 | 250 |
| Операторам ме- ханизированных го- рок | 400 | 350 | 325 |

Сохранить порядок оплаты старших машинистов при строенной езде на 5⁰/₀ выше установленных ставок для машинистов.

2. Во изменение существующего порядка, начиная с 1-го марта 1942 года, исчислять выполнение месячных норм выработки поездных и маневровых бригад за все рабочее время, фактически проработанное за

месяц, и соответственно исчислять прогрессивную заработную плату за перевыполнение норм, а именно:

за перевыполнение установленной месячной нормы выработки до 10⁰/о оплата перевыполненной части производится по двойным расценкам, а за перевыполнение свыше 10⁰/о — по тройным расценкам.

При выплате заработка по прогрессивным расценкам за перевыполненную часть месячной нормы доплата за сверхурочную работу не производится.

3. Учитывая трудные условия работы поездных и маневровых бригад на дорогах прифронтовых и на дорогах с напряженным грузооборотом, повысить с 1-го марта 1942 г. оплату труда поездных и маневровых бригад за каждую поездку (расценку за километр) или за маневровую работу:

а) на прифронтовых дорогах: на период от 1 марта до мая и с октября по апрель следующего года — на 30%, а на головных фронтовых участках—на 40%;

на период май — сентябрь — на 20%, а на головных фронтовых участках—на 30%.

б) на грузонапряженных дорогах: Томской, Омской, Карагандинской, Южно-Уральской, им. Л. М. Кагановича, Пермской, им. В. В. Куйбышева, Пензенской, Казанской, Горьковской, Северной, Ярославской, Ленинской, Рязано-Уральской, Оренбургской, Сталинградской и им. К. Е. Ворошилова оплату за каждую поездку (расценку за километр) или за маневровую работу на период от 1 марта до мая и с октября по апрель следующего года повысить на 20%, а на период май—сентябрь—на 10%.

4. В целях поощрения паровозных бригад за отопление паровозов тощими и бурыми углями, антрацитами без подшихтовки жирными углями, смесями углей с содержанием тощих углей более 70%, а также при дровяном отоплении или смешанном угольно-дровяном, оплату за такие поездки производить по расценкам, повышенным на 10%.

5. Время простоя поездных бригад по причинам повреждения пути и водоснабжения, неприема поезда станцией, задержки отправления по вине станции оплачивается из расчета 75%, а на прифронтных дорогах из расчета 100% установленной ставки заработной платы.

6. В тех отдельных случаях, когда по независящим от поездных и маневровых бригад причинам их заработок окажется ниже их довоен-

ного заработка, выплачивать поездным и маневровым бригадам на прифронтовых дорогах как гарантированный минимум их средний довоенный заработок, а на всех остальных дорогах выплачивать гарантированный минимум в размере 75% ставки заработной платы, установленной п. 1 настоящего постановления.

В Совнарком Союзу ССР

ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРОДУКТАМИ ПИТАНИЯ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДНЫХ БРИГАД

Ввиду трудных условий работы поездных бригад (машинистов, помощников машинистов, кочегаров, кондукторов, вагонных мастеров и начальников кольцевых маршрутов) в пути следования на линии—Совнарком СССР постановил выдавать, начиная с 13 марта, за плату каждому члену поездной бригады дополнительный паек (сверх нормы по карточкам) в размере: хлеба—400 граммов, колбасы — 100 граммов, сахару — 20 граммов, табаку—20 граммов на каждые сутки нахождения бригады в пути.

Утверждаю:
зам. нач. РУЖД
Н. Савельев.

ПОЛОЖЕНИЕ О ПРЕМИРОВАНИИ ПАРОВОЗНЫХ И КОМПЛЕКСНЫХ БРИГАД, РАБОТАЮЩИХ ЛУНИНСКИМИ МЕТОДАМИ

На основании пункта 7 приказа Народного Комиссара путей сообщения от 7 января 1942 года № 18/Ш и постановления ВЦСПС и Наркомтяжпрома от 10/27 июля 1932 г. № 526 устанавливаются следующие условия и порядок премирования паровозных и комплексных бригад, работающих лунинскими методами, при наличии достижения ими экономии средств, а также порядок учета финансовых результатов их работы:

1. Каждая лунинская паровозная и комплексная бригада должна заключить хозрасчетный договор с администрацией депо, которым обуславливаются взаимные обязательства сторон.

2. Сумма достигнутой экономии на промывочном и под'емочном ремонте паровозов распределяется между паровозными и комплексными бригадами по усмотрению начальника депо, в зависимости от доли участия в достижении экономии и качественных показателей работы паровозных и комплексных бригад.

3. Конкретные размеры премии для паровозных бригад за каждую промывку и под'емку устанавливаются по усмотрению начальника депо в пределах от 20 до 60% от суммы экономии, определенной порядком, указанным в п. 2, в зависимости от

общей экономии, достигнутой бригадами, с учетом выполнения производственной программы.

4. Из причитающейся к выплате паровозным бригадам суммы премии 80% выдается на руки не позднее 15 числа следующего месяца, а 20% резервируется до под'емочного ремонта, после чего производится полный расчет.

5. Перерасход по промывке или под'емке записывается за паровозными бригадами как задолженность и погашается в дальнейшем экономией в размере 75%, впредь до полного погашения.

6. Причитающаяся к выплате сумма премии распределяется между парбригадами, прикрепленными к паровозу, внутри бригады—пропорционально календарным дням, отработанным на данном паровозе, и дням, количество которых устанавли-

вается: для машиниста—5, для пом. машиниста—3 и для кочегара—2 пая.

При составе бригады в 2 человека для машиниста устанавливается 6 паяв, а для помощника — 4 пая. В случае замены по уважительным причинам основных прикрепленных парбригад другими, вопрос о выплате премии подменным бригадам решается начальником депо в зависимости от качества работы подменных бригад на данном паровозе.

7. Выплата премии комплексным бригадам, работающим лунинскими методами, производится по месячным итогам финансовых результатов, достигнутых по всему парку паровозов, прикрепленных к данной комплексной бригаде, вышедших в текущем месяце как из промывочного, так и из подъемочного ремонта.

8. Распределение премии внутри комплексной бригады производится пропорционально отработанному времени (в рабочих часах) и тарифным ставкам, исчисленным за эти отработанные часы, причем мастеру и бригадиру также начисляется премия на установленные им ставки заработной платы.

Премия мастеру депо выплачивается по общему итогу финансовых результатов, достигнутых всеми комплексными бригадами, находящимися под его руководством.

9. В соответствии с установленными принципами премирования паровозных бригад, начальнику депо подлежит в обязательном порядке завести с 1 марта 1942 года на каждый паровоз отдельный лицевой счет для учета расходов, учета выполнения плановых показателей

и распределения причитающейся премии бригадам. В лицевых счетах должны быть занесены следующие данные:

А) серия и номер паровоза,

Б) фамилия прикрепленных бригад (машинистов, помощников, кочегаров).

В) норма пробега между промывками,

Г) норма пробега между под'емками.

Д) норма расхода на 1000 паровозо-км. пробега на промывочный ремонт паровозов, в том числе:

а) на оплату рабсилы,

б) на материалы и запчасти,

в) на осветительные и обтирочно-подбивочные материалы,

г) на смазку,

д) на прочие расходы,

Е) норма расхода на 1000 паровозо-км. пробега на под'емочный ре-

монт, с теми же подразделениями, как и по промывочному ремонту.

Примечание: показатели по пунктам В—Е берутся из квартального производственно-финансового плана.

Ж) Плановая стоимость одной промывки, исчисленная путем умножения заданной нормы расхода на 1000 паровозо-км, указанной в п. «Д», на фактически выполненный пробег между промывками, выраженный в тысячах километров,

З) плановая стоимость одной под'емки, исчисленная путем умножения заданной нормы расхода на 1000 паровозо-км, указанной в п. «Е», на фактически выполненный пробег между под'емками, выраженный в тысячах км, с учетом затрат на измеритель от последней промывки

355733

НАУЧНО-
БИБЛИОТЕКА
при
Саргвсуниверситете

до постановки в под'емку по пункту «Д»,

И) сумма достигнутой экономии (или перерасхода), определенная как разница между плановой и фактической стоимостью затрат, произведенных на промывке или под'емке, с распределением между паровозными и комплексными бригадами,

К) размер премии в процентах, установленный начальником депо для выдачи паровозным бригадам по результатам данной промывки и под'емки,

Л) причитающаяся к выдаче сумма премии паровозным бригадам,

М) сумма перерасхода по промывке или под'емке, записываемая задолженностью.

10. Расчет премии паровозным и комплексным бригадам производится в соответствии с примерными расчетами, приведенными ниже:

ПРИМЕР РАСЧЕТА ПРЕМИИ ПАРОВОЗНЫМ БРИГАДАМ ЗА ОДНУ ПРОМЫВКУ.

По произведенному финансовому плану установлено:

норма пробега между промывками 4500 километров, норма расхода на 1000 паровозо-километров межпромывочного пробега на промывочный ремонт 294 р. 60 коп., в том числе:

- а) на оплату рабочей силы . . . 118 р. 00 к.
- б) на материалы и запчасти . . . 111 р. 00 к.
- в) на смазку . . . 29 р. 80 к.
- г) на осветит., обтирочные, подбивочные материалы . . . 24 р. 60 к.
- д) на прочие нужды 11 р. 20 к.

Пробег между промывками при норме 4500 километров фактически выполнен в 6000 километров.

Тогда, исходя из установленных норм расхода на 1000 паровозо-километров, плановая стоимость промывочного ремонта определится в сумме:

По рабочей силе

$$118 \text{ р. } 00 \text{ к.} \times 6,0 = 708 \text{ р.}$$

По материалам

$$111 \text{ р. } 00 \text{ к.} \times 6,0 = 666 \text{ р.}$$

По освещению, обтирочным, подбивочным материалам

$$24 \text{ р. } 60 \text{ к.} \times 6,0 = 147 \text{ р. } 60 \text{ к.}$$

По смазке

$$29 \text{ р. } 80 \text{ к.} \times 6,0 = 178 \text{ р. } 80 \text{ к.}$$

По прочим расходам

$$11 \text{ р. } 20 \text{ к.} \times 6,0 = 67 \text{ р. } 20 \text{ к.}$$

Итого в сумме 1767 р. 60 к.

Фактически расход по промывочному ремонту выразился в сумме:

По рабочей силе . . . 280 р. 20 к.

По материалам . . . 240 р. 00 к.

По смазке 108 р. 80 к.
 По освещению, об-
 тирочным, подбивоч-
 ным материалам . . . 102 р. 60 к.
 По прочим расходам 17 р. 00 к.
Итого в сумме 748 р. 60 к.

Экономия от промывочного ремонта
 определялась в сумме: 1767 руб.
 60 коп.—748 р. 60 к. = 1019 р.

Начальникам депо решено запи-
 сать за парбригадами 80% эконо-
 мии, а за комплексными бригадами—
 20%, т. е. за парбригадами:
 $1019 \times 0,80 = 815$ руб. 20 коп.
 Размер премии, подлежащей уплате
 парбригадам, начальником депо уста-
 новлен в 60% достигнутой эконо-
 мии, т. е. 815 р. 20 к. $\times 0,60 =$
 489 р. 12 к. 20% этой экономии
 резервируется до под'емки, т. е.
 489 р. 12 к. $\times 0,20 = 97$ р. 82 к.
 Остальные 80%, или 391 р. 30 к.,
 подлежат к выдаче парбригадам на

руки и распределяются между членами бригад, исходя из отработанного времени, следующим образом:

За период времени от предыдущей промывки до настоящей, включая простои на промывке, бригадами отработано 25 дней, в том числе:

1-й машинист отработал
 $25 \text{ дней} \times 5 \text{ паев} = 125 \text{ паве-дням}$

2-й машинист отработал
 $25 \text{ дней} \times 5 \text{ паев} = 125 \text{ паве-дням}$

1-й помощник отработал
 $25 \text{ дней} \times 3 \text{ пая} = 75 \text{ паве-дням}$

2-й помощник отработал
 $20 \text{ дней} \times 3 \text{ пая} = 60 \text{ паве-дням}$

1-й кочегар отработал
 $25 \text{ дней} \times 2 \text{ пая} = 50 \text{ паве-дням}$

2-й кочегар отработал
 $25 \text{ дней} \times 2 \text{ пая} = 50 \text{ паве-дням}$

Итого 485 паве-дней

2-й помощник болел 5 дней. Заменявшему его резервному помощнику начальник дело премию решил не выплачивать.

Тогда стоимость мая определится в размере:

$$391 \text{ р. } 30 \text{ к.} : 485 = 80,68 \text{ к.}$$

Каждый машинист получит
 $80,68 \text{ к.} \times 125 = 100 \text{ р. } 85 \text{ к.}$

1-й помощник получит
 $80,68 \times 75 = 60 \text{ р. } 51 \text{ к.}$

2-й помощник получит
 $80,68 \times 60 = 48 \text{ р. } 41 \text{ к.}$

Каждый кочегар получит
 $80,68 \times 50 = 40 \text{ р. } 34 \text{ к.}$

$$\text{Итого} = 391 \text{ р. } 30 \text{ к.}$$

ПРИМЕР РАСЧЕТА ПРЕМИИ ЗА ПОДЪЕМКУ

По производственно - финансовому плану установлено:

пробег между под'емками для паровоза данной серии 30.000 километров,

стоимость единицы под'емки в 8500 руб., в том числе:

- а) по рабсиле 2900 р.
- б) по материалам 4100 р.
- в) по прочим расходам 1500 р.

Кроме того парбригада имеет право на расход при под'емке по промывочным нормам расхода за пробег, выполненный от последней промывки до постановки в под'емку. Этот пробег выполнен в 5000 км. Тогда по

вышеприведенной промывочной норме расхода на 1000 паровозо-километров право определится в сумме:
 $294 \text{ р. } 60 \text{ к.} \times 5,0 = 1473 \text{ р.}$

Таким образом, право на расход при под'емочном ремонте составит $8500 \text{ р.} + 1473 \text{ р.} = 9973 \text{ р.}$

Фактический расход на под'емочном ремонте составил 6953 р. Сумма экономии по под'емочному ремонту составит $9973 - 6953 = 3020 \text{ р.}$

В остальном установление процента причитающейся парбригадам премии и распределение ее внутри бригад производится аналогичным порядком, как в примере расчета премии по промывочному ремонту.

Пример расчета премии лужинской комплексной бригаде,
 За месяц имеются следующие результаты:

| Планов. стоим. премии. или под- соч. разн. в руб. | Факт. расход в рублях | Финансовые результаты | | Утверждено начальником депо: | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|----------------|------------------------------|----------------|--------|----------------|-----------------|--------|
| | | | | парбригада | | | компл. бригада | | |
| | | Эконом. | Пере- расх. | Эконом. | Пере- расх. | Премия | Эконом. | Пере- расход | Премия |
| 1700 | 1200 | 500 | — | 400 | — | 200 | 100 | — | — |
| 2000 | 800 | 1200 | — | 1000 | — | 600 | 200 | — | — |
| 1400 | 1600 | — | 200 | — | 150 | — | — | 50 | — |
| 1800 | 1600 | 200 | — | 100 | — | 60 | 100 | — | — |
| 1800 | 1900 | — | 100 | — | 100 | — | — | — | — |
| 9000 | | | | | | | | | |
| под'ёмка | 7000 | 2000 | — | 1500 | — | 750 | 500 | — | — |
| 17700 | 14100 | 3600 | — | 2750 | — | 1600 | 850 | — | 510 |

Из суммы экономии—850 р. начальником депо установлено выпла-
 тить комплексной бригаде 60 проц., что составит $850 \times 0.60 = 510$ р.

Эта сумма премии распределится между членами комплексной бригады следующим образом:

| Состав бригады | Разряды | Тарифн. ставки оклад. | Фактич. отработ. часов | Тариф за отработ. часы | % пре-ми | Сумма премии |
|----------------|---------|-----------------------|------------------------|------------------------|----------|--------------|
| 1 слесарь . | 3 | 110 | 200 | 110 | — | 36.08 |
| 2 " . | 4 | 125 | 200 | 125 | — | 41.00 |
| 3 " . | 4 | 125 | 208 | 130 | — | 42.63 |
| 4 " . | 5 | 145 | 200 | 145 | — | 47.56 |
| 5 " . | 6 | 175 | 216 | 189 | — | 61.98 |
| Бригадир . | 8 | 306 | ненорм. | 306 | — | 100.35 |
| Мастер . . | — | 550 | " | 550 | — | 180.40 |
| Итого . | — | — | — | 1545 | 32,80 | 510 |

11. Действие настоящего положения распространяется на те паровозные бригады, которые полностью отвечают определению лунинской паровозной бригады, установленному пунктом 2 приказа НКПС № 18/Ц.

Нач. паровозной службы,
И. Прохоров.

Отв. редактор А. Орлеанский.
Тех. редактор А. Давидьянц.

Сдано в набор 24|III—1942 года. Подписано к печати 2|IV 1942 г. Объем 3|8 печ. листа, авторск. 6|8 л. Количество знаков в бум. печ. листе 45.000.

Саратов. Типо-лит. изд-ва газеты
„Рабочий транспорт“.

НГ18634

Заказ № 1089

Тираж 1500

Адванс на 1200

БЕСПЛАТНО.

п.в. Висноградско

-30к

17.11.47