

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

28 июля
1933 г.

Орган М-пара, райпрофсожа и управления
Первого Тайгинского эксплуатационного
района Томской ж. д.

№ 44
(120)

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКОЕ ПРОВЕДЕНИЕ РЕШЕНИЙ СНК и ЦК ВКП(б) О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Из речи А. А. Андреева на собрании партактива Московского узла 11 июля 1933 г.

Товарищи, я думаю, что теперь нет такого железнодорожника, который бы уже не познакомился со всеми последними решениями, принятыми Совнарсом и ЦК ВКП(б) о мерах по улучшению работы железнодорожного транспорта. Эти постановления должны будут создать врутой перелом во всей работе железных дорог, да и не только железных дорог. Эти решения об организации управления железнодорожным хозяйством в значительной мере лягут в осно-

ву улучшения работы и всей системы управления нашего народного хозяйства.

Я должен сказать, что инициатива постановки и разработки этих вопросов принадлежит, вождю, нашей партии тов. Сталину. Тов. Сталин принимал в разработке всех этих постановлений самое близкое и активное участие и много по своему характеру этих постановлений принял такую большевистскую четкость, такую решительность.

Железнодорожный транспорт работает плохо

Чем вызваны такие основательные и такие вразумительные постановления СНК и ЦК? Они вызваны тем, что работа железных дорог находится в очень плохом состоянии. Они вызваны тем, что железнодорожный транспорт в обслуживании всего нашего народного хозяйства дает большие перебои, а на некоторых участках прямо угрожающие перебои в деле обеспечения перевозок грузов для важнейших отраслей и предприятий промышленности, для сельского хозяйства и для снабжения городов. И не смотря на это, не все руководящие работники железнодорожного звена отдают себе в этом отчет. Дело заключается не только в том, что транспорт топчется на одном месте в своей работе, а хуже — в первом и втором кварталах этого года работа железных дорог идет на более низком уровне, чем в это время в прошлом году. Вот в чем суть. Железные дороги в этом году перевозят меньше и грузят меньше, чем они грузили в это время в прошлом году. Чтобы подтвердить это, пожалуйста, достаньте, например, статистику только на такие цифры: в первом квартале 32 года грузооборот составил 40 млрд. тонно-километров, а в первом квартале этого года — только 36 млрд., во втором квартале прошлого года — 44 млрд., во втором квартале этого года — 42 млрд. тонно-километров. Короче говоря, работа транспорта идет ниже уровня прошлого года.

У нас продолжают плохо работать паровозы и вагоны, доказательством чему служит факт, что среднесуточный пробег паровозов в январе 32 года составлял 168 километров, а в январе этого года — лишь 150 км. Пробег товарного вагона в январе прошлого года составлял 99 километров в сутки, а в январе этого года — 86; в мае прошлого года — 108 км., а в мае этого года — 102 км.

Доказательством того, что у нас работа на железнодорожном тран-

спорте идет все еще плохо, что у нас порядка еще настоящего нет, что у нас нет необходимой дисциплины, служит еще огромное количество аварий и катастроф. Мы очень много бьем паровозов и вагонов и портям грузы. Я думаю, что цифр приводить не надо, все работники, непосредственно связанные с работой железных дорог как руководящие, так и низовые понимают, что дело идет плохо и замазывать тут что-либо ни в коем случае не надо.

Я хотел только указать, что такая работа железнодорожного транспорта приводит к тому, что целый ряд важнейших грузов, необходимых отдельным отраслям промышленности, всему народному хозяйству, оказывается не перевезенным, железнодорожный транспорт с этими перевозками плохо справляется. Мы имеем довольно серьезное накопление топлива — угля в Донецком и Кузнецком бассейнах, с перевозками которого наши железные дороги не справляются. При этом надо иметь в виду, что мы сами должны накопить достаточное количество топлива для осенне-зимних перевозок. Кроме того, огромное количество строительных и лесных материалов железные дороги перевозят неудовлетворительно.

Все это говорит о том, что состояние железнодорожного транспорта приняло очень серьезный характер и необходим целый ряд решительных мер для того, чтобы немедленно работу железнодорожного транспорта серьезно выправить. Дело в том, что работа после некоторого сдвига в конце 31 г. в начале 32 г. не только не улучшилась, а наоборот — ухудшилась, а работу железнодорожного транспорта надо расценивать на фоне размаха промышленности и сельского хозяйства, на фоне все больших и больших требований, которые предъявляет народное хозяйство, железнодорожному транспорту. Мы видим за последние месяцы, как идет

Паровозы и вагоны у нас плохо работают потому, что у нас до сих пор еще не упразднена, а господствует обезличка в ремонте. В нашей системе ремонта невозможно добиться ответственности за ремонт паровоза и вагона: кто ремонтировал паровоз и особенно вагон, почему он плохо отремонтирован. Вот почему наши паровозы и вагоны работают до сих пор плохо. (Из речи т. Андреева)

рост металлургии, мы видим, как двинулась вперед после тех решений, которые приняты ЦК ВКП(б), добыча угля, мы стоим накануне огромного сбора хлеба, который нужно будет перевозить не одно го района в другой. Мы видим, что промышленность идет в гору, сельское хозяйство быстро растет, а транспорт топчется на одном ме-

сте. Вот откуда серьезность положения.

А решающую роль транспорта во всем народном хозяйстве доказывать нечего: транспорт является тем нервом, тем кровеносным сосудом в организме советского хозяйства, нормальная работа которого если нарушается, то нарушается и вся нормальная жизнь страны.

Причины плохой работы жел.-дор. транспорта

Вот, товарищи, чем вызваны те вразумительные и основательные постановления, которые приняты СНК и ЦК ВКП(б). Спрашивается, почему могло сложиться такое тяжелое положение на железнодорожном транспорте, несмотря на то, что мы имеем за последний год дальнейший рост технических средств, — количество паровозов у нас не уменьшилось, а увеличилось, вагонов не уменьшилось, а увеличилось, железнодорожная сеть не уменьшилась, а увеличилась, — несмотря на это работа уменьшилась, работа упала: железные дороги работают хуже, чем за тот же период прошлого года. Где причины такой плохой работы? На этот вопрос постановление Совнаркома и ЦК ВКП(б) дает ясный и черпывающий ответ. Эти причины лежат в плохой организации дела управления сверху до низу, в плохой организации дела руководства транспортом.

Причина заключается в том, что у нас на дорогах плохо работает паровоз и плохо работает вагон. Порчи паровозов у нас еще довольно значительные, увеличилось отцепки по неисправности вагонов в пути. А такое состояние с вагоном дезорганизует все движение, всю работу сети. А плохо работает паровоз и вагон потому, что и паровоз и вагон у нас попрежнему из рук вон плохо ремонтируются. Не сколько лет назад были изменены условия ремонта. В течение ряда лет эти изменения, упрощенные условия ремонта действуют, и как будто бы их не замечают наши хозяйственные руководители. Условия ремонта паровозов и вагонов настолько упрощены, что паровоз и вагон из ремонта выходят по лужеными, и это упрощение у нас считалось за мудрость, так называемую «экономия». Дело на наших паровозоремонтных заводах свелось к тому, что паровозы не ремонтируются, а хозяйственники, руководители наших паровозоремонтных заводов кичатся тем, что мы-де добились вот каких успехов, снизили простой вагонов и паровозов в ремонте на столько-то

суток и т. д. А паровоз и вагон выходят полубольными, и нередко возвращаются тут же снова в ремонт или спустя непродолжительное время вагоны отцепляются на линии и т. д. Вот к чему привела эта система упрощения условий ремонта паровозов и вагонов, которую надо немедленно изменить и как можно скорее упразднить все те упрощения, так называемые «рационализаторства», так называемые «достижения», которые портят нам паровозы и вагоны.

Паровозы и вагоны у нас плохо работают потому, что у нас до сих пор еще не упразднена, а господствует обезличка в ремонте. В нашей системе ремонта невозможно добиться ответственности за ремонт паровоза и вагона: кто ремонтировал паровоз и особенно вагон, почему он плохо отремонтирован. Вот почему наши паровозы и вагоны работают до сих пор плохо.

Мы в прошлом году, как вы знаете, приняли целый ряд серьезных мероприятий, по части обслуживания нашего вагонного хозяйства, по борьбе с обезличкой в отношении вагонов. Мы установили обмен между дорогами, чтобы заставить известные дороги отвечать за вагоны, чтобы с дороги на дорогу сдавались здоровые, отремонтированные вагоны. А к чему все это дело свелось? Фактически все это хорошее, очень полезное дело было сведено к бумаге, к бумажной протокольной записи, а вагоны почти попрежнему переходят с дороги на дорогу неотремонтированными или на скорую руку заплаканными.

Плохое состояние эксплуатационной сети железнодорожного транспорта, как на это указывает постановление СНК и ЦК, отчасти объясняется тем, что НКПС и дороги чрезмерно увлекались вопросами нового строительства, увлекались всякими новостройками, забывая существующую эксплуатируемую сеть, забывая, что основным все-таки является существующая сеть. Она прежде всего должна быть в хорошем состоянии,

(Продолжение на 2 стр.)

Из речи А. А. Андреева на собрании партактива Московского узла 11 июля 1933 года (Продолжение)

чтобы вести хорошую работу. Вместо этого у нас было увлечение постройкой новых жел.-дорожных линий, всякого рода новых сооружений и т. д. В результате этого некоторые железнодорожные линии законсервированы, не закончены, не рассчитаны, что нехватает пона рельсов, что недостаточно металла для обслуживания потребности и эксплуатируемой сети и всего железнодорожного строительства. Получилось разбрасывание средств, распыленность внимания вместо сосредоточения их главным образом на существующей сети. В результате этого рост запущенности, особенно нашего путевого хозяйства, которое буквально было превращено в заброшенный участок на железнодорожном транспорте. Теперь этот заброшенный участок — результат такого отношения к путевому хозяйству — остро чувствуется в том, что мы не можем дать настоящих скоростей в движении, в том, что у нас путь является основной причиной порчи и расстройств подвижного состава. Теперь мы за эту запущенность путевого хозяйства серьезно расплачиваемся.

Уход за путевым хозяйством, ремонт путевого хозяйства также проводился и до сих пор ведется с расчетом как можно больше упростить те технические условия, которые должны соблюдаться в ремонте и уходе за путем. Достаточно указать на то, что целый ряд так называемых «рациональных» мероприятий нам пришлось в последнее время отменить, как вредные мероприятия, указать хотя бы на введение четырехдырных накладок вместо шестидырных, на снятие третьего костыля и т. д. Это считалось мудростью, нововведением, «рациональной» мерой, привезенной из Америки, а на самом деле за период трех лет эта постанова четырехдырных накладок и снятие одного костыля привели к расстройству пути на ряде участков и теперь приходится опять вводить шестидырные накладки и третий костыль. Можно указать хотя бы на такой пример: когда встал вопрос о том, чтобы улучшить путевое хозяйство, поднимать его, выдвинуть на первый план и когда стали проверять путевые кадры, то оказывается, что путевцы находятся где угодно, но только не в путевом хозяйстве: они сидят в строительных конторах, в аппаратах дирекций, в конторах строительных трестов и везде, но только не в путевом хозяйстве.

Все это говорит о том, насколько плохо поставлено было дело с техникой, с техническим руководством ж.-д. хозяйством. Нельзя сказать, чтобы у нас люди мало работали. Руководители, директора, начальники районов, работники управлений НКПС работают, сидят иногда по 2 и 3 часа в ночи, но какой получается от этого толк? Люди работают почти вслепую, не замечая основных технических упущений, а железнодорожный транспорт в целом — сложный механизм, сложная машина, которая требует очень тщательного технического руководства, а не общих рассуждений на бумаге, не приказов.

Причины плохой работы лежат в крайней слабости наших рабочих во всех звеньях — депо, станций, дистанций. Именно на эти звенья непосредственно ложится огромная возросшая работа желез-

ных дорог. Именно они являются главными рабочими органами. Казалось бы, что там и должны быть сосредоточены наиболее крепкие, способные люди, технически грамотные для того, чтобы эту работу повернуть, чтобы с этой работой справиться, а на деле этого нет. Как могут хорошо работать эти решающие звенья, когда лучшие работники систематически, из года в год, истаскивались в аппарат НКПС, дирекций, аппараты районов, всякого рода объединений, трестов. Как только увидели человека мало-мальски способного, инициативного, растущего, его забрали в аппарат. Такого работника на станции, в депо не оставляли, рассуждая, что он ведь хороший работник, его надо поближе — в дирекцию, в район. Все это привело к тому, что больше двух третей лучших практиков и специалистов оказались сосредоточенными не на линии, а в аппаратах. Те же, которые оставались работать на линии, были поставлены в такие условия, что стремились оттуда поскорее уйти, потому что оплата их была значительно ниже, чем в аппаратах районов, дирекций и НКПС, а ответственность за работу значительно больше.

Хозяйственники — руководители низовых рабочих органов оказались поставленными благодаря так называемой функционалке в такие условия, когда у них основные решающие функции — распоряжение финансами, распоряжение людьми, установление зарплат и т. д. — оказались наглыми сосредоточенными в специальных организациях дирекций, районов и т. д. Вместо того, чтобы дать возможность людям, которые призваны командовать движением, обслуживать его всеми решающими низовыми звеньями, распоряжаться всеми необходимыми средствами, получились так, что эти средства оказались оторванными от оперативной работы. Работников низовых звеньев наши аппараты НКПС, дирекций и районов заваливали беспробудно бумагами. Командовал тот, кому только не лень — и НКПС, и дорога, и район — все считали своим долгом поближе «связаться» с низами и заваливать эти низы своими приказами, распоряжениями, телеграммами и т. д., а в результате получилось, что настоящей работой низовому начальству не когда было заниматься. Он был завален бумагами, загружен всеми возможными справками и приказами, а свою непосредственную работу он сваливал на второстепенных лиц. Вот где причина того плохого состояния ж.-д. хозяйства, в котором оно оказалось.

Почтина заключается в том, что аппарат у нас плохой, он страшно громоздкий. Несмотря на то, что мы аппарат несколько раз сокращали, он спустя короткое время снова разбухал. Чем это объясняется? Тем безответственным и хвостистским отношением наших руководителей аппарата к его отделочным частям, которые вместо того, чтобы стоять над аппаратом, вместо того, чтобы им руководить, плелись в хвосте, потакали этому аппарату.

(Окончание в следующем номере)

Об организации рабочего снабжения на железнодорожном транспорте

Постановление № 1526 Совета народных комиссаров Союза ССР
19 июля 1933 года, Москва, Кремль

В целях улучшения организации рабочего снабжения на железнодорожном транспорте и усиления прав и ответственности органов железнодорожного транспорта по выполнению этой задачи Совет народных комиссаров Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Организовать на железнодорожном транспорте вместо существующей транспортной кооперативной службы рабочий отдел снабжения (ОРС) на дорогах, в районах, депо, на заводах и на крупных железнодорожных станциях, а в Народном комиссариате путей сообщения — Центральный отдел рабочего снабжения (ГлавОРС).

Начальники отделов рабочего снабжения дорог, районов, депо, заводов являются помощниками по рабочему снабжению начальни-

ков дорог, районов, депо и директоров заводов.

2. Распространить на отделы рабочего снабжения железнодорожного транспорта порядок и очередность обслуживания, установленные для отделов рабочего снабжения промышленности.

3. Обязать Народный комиссариат путей сообщения совместно с Центросоюзом разработать порядок перехода и сроки организации системы снабжения с тем, чтобы закончить организацию отделов рабочего снабжения на железнодорожном транспорте к 1 августа 1933 года.

Председатель Совета народных комиссаров Союза ССР В. Молотов (Скрябин).
Управляющий делами Совета народных комиссаров Союза ССР И. Мирошников.

Примиренец Алябин покрывает нарушителей трудовой дисциплины. Связь по-прежнему работает плохо

Повреждения проводов и проводов в большей мере задерживают работу связи, что тормозит работу телеграфа.

Замедление телеграмм часто вызывается остановкой ленты в телеграфном аппарате, что приняло систематический массовый характер. Для изжития этого явления 22 июля старшему электромеханику Алябину было дано распоряжение мобилизовать технический штат для устранения этих нарушений, но это распоряжение не выполнено (в тот же день имели два случая остановки ленты).

21 июля механику Таланбергу было дано распоряжение устранить неисправность в аппарате 411 провода, которая выжигалась в том, что винт регулирующий электромагнитные катушки был сорван, это распоряжение так же не выполнено.

22 июля этот аппарат был исправлен, что вызвало перебои в обработке телеграфной корреспонденции.

23 июля с 2 ч. 30 мин. до 5 часов прекратилась работа вапачного диспетчера. Причина: в вапачной педали в контактах оказались проложена бумага, которая за-

мо осталась после чистки педали, поэтому аккумулятор, питающий микрофон диспетчера давал перебои мешающие работать.

На ст. Болотная не проходила работа из Н-Ойбурска, причина — неправильно поставлен штепсель в коммутатор.

Механик Категов на ст. Тайга на срочном посту № 11 устроил повреждение в блок-системе 1 час 50 минут, которое могло быть устранено в течение 30 минут.

Можно было бы привести еще целый ряд безобразных явлений, но мы считаем, что этого вполне достаточно, чтобы судить о работе технического штата связи. Старший электромеханик Алябин до этого времени считался ярым примиренцем нарушителям работы связи.

У технического штата нет чувства ответственности и заботы о производстве. Решения ОК и ЦК на них не действуют, перелома в сторону улучшения нет.

Мы требуем немедленного привлечения к ответственности виновных в срочной работе связи, прекращения со всей серьезностью дисциплинарного учета на ж.-д. транспорте. Связист Тайги.

Не ослаблять работу по техпропаганде

Техническая пропаганда является главным мероприятием в выполнении постановления СНК и ЦК об овладении техникой производства и в повышении производительности труда.

Во 2-й дистанции пути борьба за овладение техникой развернута еще не в полной мере.

Рабочие и администрация 6-го и 7-го околотков сознавая важность борьбы за овладение техникой на транспорте, приступили по настоящему к технической учебе. В июне месяце рабочие 6-го околотка 1-го отделения Твердохлебов и Ермолов меняли шпалы на человека по 32 шт. в день, чего никогда не было раньше до начала техникумы. В противоположность на 4 и 8 околотках занятия систематически срываются по вине администрации, последняя задерживает рабочих на сверхурочных работах, что влечет за собой срыв техникумы.

Еще хуже дело обстоит с техникой на 5 околотке. Рабочие, ар-

тельные и даже дорожный мастер тов. Малешин в повышении квалификации и овладении техникой на транспорте не заинтересованы.

На вопрос почему срывается занятие? — отвечают: — Мы так заняты... (Р). Это есть полный отказ от техникумы и ее недооценка. Здесь надо особо обратить внимание и развернуть массовую работу.

В опытно-путевой колонне занимаются 62 человека, посещение 75%; на 6 околотке занимаются 31 чел. посещаемость 100%.

По 2-й дистанции пути всего рабочих 356 чел. учатся, из них 270 чел. посещаемость — 50%.

Развергивается массовая работа. 31 июня месяц проведено:

Технических боев 10, Охвачено членством „ЗОТ“ 93 человека и ОИЗ 46 человек.

Достигнутые результаты в техникуме 2-й дистанции пути надо закрепить. Товарищеской взаимопомощью вытянуть отстающие околотки. Твердохлебов.

Коммунист и комсомолец должен быть в авангарде борьбы за решения СНК и ЦК ВКП(б) о транспорте

В условиях нашего Тайгического ж.д. у нас имеется большая техническая вооруженность по паровозному парку, вагонному хозяйству, расширению путевых парков, механическое оборудование цехов, подьемы, промывки и др. При этих условиях казалось бы транспорт должен работать четко, без технормальностей, которые еще у нас не изжиты.

Все условия для четкой работы транспорта имеются налицо. Однако несмотря на некоторые улучшения в работе нашего транспортаго у нас в период проведения 3-го Всесоюзного конкурса, в данный момент работа значительно слаба. Причина все в том, что нет требуемых условиями транспорта железной трудовой дисциплины. Решения о коренной перестройке всей системы управления транспортом, уже дали свои результаты.

Если станция Тайга работала плохо, о чем говорят следующие цифры работы за июль месяц: отправление поездов товарных по расписанию 63,2%; пассажирских 90%; коэффициент маневровой работы при задании 18 часов—выполнено 23,8 часа; простой транзит при задании 12 часов—выполнено 1,5 час.; простой под коммерческими операциями при задании 20—выполнено 17,9 часа, простой под нагрузкой и выгрузкой при задании 4 часа—выполнено 4,5 ч.—то после принятия решений СНК и ЦК ВКП(б) эта работа значительно улучшилась.

Так с 30 июня по 16 июля отпущено товарных поездов по расписанию 93%, пассажирских 95%. Коэффициент маневровой работы при задании 22 часа выполнено в 20 часов. Простой под коммерческими операциями при задании 19 выполнено в 18,5 ч. и т. д.

Причины сдвига в сторону улучшения объясняются тем, что работа масса больше почувствовала ответственность за свою выполненную работу. Сейчас задача заключалась в доведении решений СНК и ЦК до сознания каждого рабочего транспорта. Правильно разлагать необходимость трудисциплины, без которой не может работать транспорт.

Нужно решительно потребовать от каждого коммуниста и комсомольца не только полного выполнения задач, поставленных этим постановлением, но чтобы они являлись агитаторами, пропагандистами, практически проводниками этих решений в жизнь на том участке, где они работают.

Янубов.

Немедленно перестроить систему зарплаты и нормирования труда

По смотрительскому участку ст. Тайга совершенно не проводится перестройка системы заработной платы и нормирования труда по постановлению СНК и ЦК ВКП(б) от 8 июля. Многочисленность и дробность норм выработки и расценок благоденствует по старому. Сдельные работы все еще расцениваются по расценкам 1927 года. Руководство участка даже и не думает проводить в ближайшем

Рабкоры и ударники должны „до биться того, чтобы железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев“ (Из постановления ЦК ВКП(б))

Рабкорский рейд борьбы за реализацию решений СНК и ЦК партии о перестройке ж.д.-го транспорта.

Тяговики реализуют постановления СНК и ЦК ВКП(б)

Дело Тайга добилось некоторых успехов в перестройке работы согласно постановлениям СНК и ЦК ВКП(б).

С 21 июля по депо не стало ни монтеров, ни плаверов—стал мастер и бригадир. Нормативная группа депо расформирована. Окружен конторский аппарат. Часть работавших в конторе техников ушла непосредственно на производство—бригадиром, машинистами и т. п.

При начальнике депо организовано техническое бюро из пяти инженеров и двух техников по отделам: паровозов, кадров, механического оборудования, труда и сильных токов.

Переброшенный из райуправления инженер по котельному надзору Харитонов с 22 июля работает в депо котельным мастером. Откомандированный из дирекции инженер Лихов работает мастером среднего ремонта. Смирнов из электрообъединения занимает должность заведующего электростанцией. Основной кадр, технического руководства переброшен непосредственно в цех, в бригаду.

На перестройку системы зарплаты брошены все нормировщики и расценщики и 7 опытных мастеров, которые к 1 августа заканчивают пересмотр расценок по промывке.

В результате перестройки рез-

ко улучшилась работа депо. По промывочному цеху из заданных по спецремонту 9 паровозов, на 26 июля было выпущено уже 8, тогда как за первую декаду июля промывка выпустила только 2 паровоза из спецремонта. По среднему ремонту из заданных в 18 паровозов на 24 июля прошли спецремонт 11 паровозов. Здесь выпуск паровозов с подьемы задерживается главным образом тем, что не работают паровозные домкраты. Электростанция с 19 июля не может наладить электромоторы, приводящие в действие домкраты. На подьему паровоза вручную приходится затрачивать очень много расбалы и времени.

Хотя работа после перестройки стала значительно легче—как говорит начальник депо т. Захаров—график работы структуры все же значительно еще не изжит. Допрежнему эксплуатационники продолжают вмешиваться в работу депо. Отдельные работники дирекции пытаются по-прежнему, через голову начальника депо руководить отдельными участками депо. Например, 24 июля руководитель группы сильных токов Войничин, минуя начальника депо, дал зав. электростанцией депо Тайга телеграмму о немедленной вышке вагонов электростанции в Талки.

Такие нарушения постановле-

ний ЦК и СНК необходимо немедленно прекратить, они вносят нечеткость и беспорядочность в работе.

На достигнутых успехах хозяйственников, парт. и профработников, коммунистов и беспартийных активистов депо нельзя успокаиваться. Не надо забывать, что перестройка еще не закончена, что в работе депо много недостатков. Ничего еще не сделано по перестройке нормирования труда. Вылазки классового врага и его приспешников дают себя знать: 25 июля слесаря 3-й смены, Дьяченко и Лепиков, вредительски забили поршень цилиндра. Члены ВКП(б) Бяков В и Буров пытались сорвать производственную программу промывки, за что общим партсобранием исключены из партии.

Сейчас перед коллективом депо стоит ответственная задача—работать под руководством политотдела против классового врага, изгоняя из своих рядов прокульщиков, лодырей и разгильдяев, про-большевистски драться за выполнение производственной программы. Успех подготовки к осеннему зимним перевозкам будет показывать, как депо реализовало постановления ЦК и СНК.

Бригада рейда: Павловский, Горбунов, Толмачев.

Жеребцов засылает неисправные вагоны

На 25 июля по тайгическому вагонному участку количество больных вагонов возросло до 35, при установленной норме 25 вагонов. В одной только Юрге скопилось 17 больных вагонов.

Объясняется скопление больных вагонов на Тайгическом участке тем, что отдельные работники неправильно поняли перестройку вагонного хозяйства и задачи этой перестройки. Вместо того чтобы все усилия приложить к быстрейшему и добросовестному ремонту вагонов, они слихивают больных вагонов со своего участка на другой.

Не обошли эти настроения и руководители вагонного цеха. Мастер Жеребцов 23 июля отравил в Красноярский вагоно-ремонтный завод 5 вагонов просроченных осмотров и до того неисправных, что они угрожали крушением в пути. Вагоны необходимо было отремонтировать в Тайге, и только энергичным вмешательством начальника участка удалось предотвратить головотяпскую засылку вагонов в отдаленный пункт.

На Жеребцова не было наложено ни дисциплинарного взыскания, ни массового воздействия, начальник вагонного хозяйства т. Нахабин ограничился лишь предупреждением. Остальные работники не были организованы на борьбу со слихиваниями больных вагонов со своих участков.

Такому отношению к делу надо дать решительный отпор как на Тайгическом, так и на других участках вагонного хозяйства. Разгильдяев и лодырей извращающих постановления ЦК ВКП(б) и СНК судить немилосердно.

Б—

Вагонники перестроились формально

Перестройка вагонного руководства по Тайге прошла формально. Начав перестраиваться 18 июля, вагонники только 22 июля переехали поближе к цеху. В самый же цех из пяти инженеров и техников, прибывших из Райуправления, спустился пока один начальник вагонного участка тов. Нахабин, он непосредственно на производстве руководит работой участка. Остальные инженеры и техники „перестроились“ из одной конторы в другую.

—Скажите т. Нахабин, почему у вас инженеры и техники продолжают сидеть в конторе пишут сводки, отчеты, а не руководят в цеху и на промежуточных станциях участка, ремонтом вагонов и конвенционным осмотром?—спрашивает бригада рейда.

—Собираюсь дня через два, через три разогнать их на производство, на линию, а пока нельзя—контору надо наладить, отчетность тоже, отвечает он.

Поменьше конторщины т. Нахабин, побольше конкретных большевистских дел, отчетность мо-

гут наладить и сами цеховые. Инженеры и техники, надо сейчас же не через два три дня, а сейчас же использовать их производство, или, если из конторы, то на разработку технических вопросов. Дух канцелярщины и бюрократизма нужно окончательно изжить.

Ну, а как с перестройкой зарплаты и нормирования труда? —Д. подожмите вы, товарищи, —обескураженно отвечает тов. Нахабин, —нельзя же все сразу. Перестройка окончательно, наладим работу, а там и за зарплату примемся.

А того не может понять т. Нахабин, что все постановления ЦК и СНК о ж.д. транспорте являются единой программой перестройки и нельзя их отрывать одно от другого.

Здесь необходимо отметить безлужно-бюрократическое отношение отдельных работников Райуправления к перестройке. Так например, зав. конторой района т. Каймазович несколько дней не давал вагонникам конторский инвентарь. Инспектор паровозного хозяйства Булкин, будучи начальником отдела тяги, забрал всю вагонную отчетность и сейчас не дает даже переписать необходимые цифры.

Совершенно иначе отнеслось к разделу имущества руководство депо. Начальник депо т. Захаров удовлетворил и удовлетворяет все требования вагонников. Надо надеяться, что и в дальнейшей работе между участками вагонного и паровозного хозяйства будет соблюдаться полная согласованность и взаимная помощь.

Бригада рейда: Москалев, Семенов, Смышляев.

Бригада рейда: Коновалов, Шалыгин, Морев

Армия должна быть обеспечена грамотными бойцами

Ликвидация неграмотности среди призывников 1911 года в лагерях ОСО проходит неплохо. Так среди призывников 1911 года в лагерях ОСО, проводилась работа по ликвидации неграмотности. В первую смену по 3 часа, во вторую смену с неграмотными занятиями, продолжались 7 часов, с малограмотными — 5 часов. За 20 дней работы отмечены большие сдвиги. К этому времени в лагерях имелись лучшие ударники по учебе, которые приехали в лагерь абсолютно неграмотными, вышли мало

грамотными. Таким примером могут служить бойцы — тов. Гусельников, (Ораловского с.-совета), премированный за учебн. костюмом ОСО, и т. Журавков, (Полосинский с.-совет), премированный за учебн. и сдачу норм ГТО спортивной миссии. По этим ударникам, побольше внимания уделяется с задачей, стоящей перед ними, должны развиваться оставшиеся бойцы, оставленные на вторую смену для ликвидации неграмотности.

Р-на.

За ворошиловского стрелка

Широко развернутая работа по стрелковому делу в тайгских лагерях ОСО, дала положительные результаты. После сдачи норм на ворошиловского стрелка лагеря дали 18 лучших стрелков. Вот некоторые из них: на значок „Ворошиловский стрелок“:

Бурдуков В. В. — Пашковского сельсовета, колхоз имени Ленина член ВЛКСМ.

Балуев А. М. — Власовского сельсовета, колхоз „Дружба“, ударник, член ВЛКСМ.

Шорохов А. И. — Моховского сельсовета, колхоз „12 лет Октября“, член ВЛКСМ.

Лепинский — Рай ОСО.

Усов Ф. И. — Березовский сельсовет, колхоз „Путь 2-й пятилетки“.

Фищенко А. — нач. лаг. сбора.

Кислов — пред. райОСО.

Мартынов — Яшкинский цемент

ный завод.

Кочетаров — Тайга.

Пиваев М. П. — Бородинский сельсовет, единоличник-бедняк.

Серов Я. — педагог.

Медведев А. М. — Н.-Романово, зав. ШКСМ.

Кудашин — Красносельский сельсовет, колхоз имени Молотова, ударник, член ВЛКСМ.

Луконов Г. Т. — Колмогорово.

Павлов А. Л.

Сентков.

Гостиков.

Гуляев — Рай ОСО.

Выпуск этих товарищей ворошиловскими стрелками — есть лучший подарок стране Советов. Каждый трудящийся должен научиться стрелять. Каждая ячейка ОСО должна широко развернуть работу по стрелковому делу.

М-ов.

КТО ИГНОРИРУЕТ ИНТЕРЕСЫ ЗАЙМОДЕРЖАТЕЛЕЙ

Обследование, раздачи облигаций займа 4-го завершающего по ст. Тайга показало, явно неудовлетворительные темпы, формально бюрократическое отношение к этому вопросу расчетных контор. Так, например, 10 контор не по Тайга из общей суммы полученных из сберкасс облигаций на 115140 руб. для 1018 человек, до сегодняшнего дня не роздано облигаций 260 чел. на сумму 32860 руб.; по конторе будки осмотра из общей суммы полученных из сберкасс облигаций 17220 р. на 178 чел. не роздано облигаций 36 человекам на сумму 2220 руб.

Заведующие контор, т. т. Костик и Полков, на это ответили: „Мы все проделали, повесили объявления, объявили на собраниях“ и все.

Эти близорукие люди считают, что проделали все, когда не исполнили выплаты зарплат, собрания рабочих, выход непосредственно на производство к станку, машины, развозку по домам, вызовы в контору повестками.

Все руководители хозяйств это должны учесть, обязать свои расчетные конторы обеспечить полную раздачу облигаций, а облигации, принадлежащие выбывшим из коллектива, немедленно при списании списать в сберкассах.

Комсодом взять под повседневный контроль работу расчетных контор. Прокурорскому надзору крепче ударить по всем, кто не принимает мер к немедленной раздаче облигаций подписчикам и тем самым тормозит проведение подписки на „Зем 2-й пятилетки“.

Серебрякин.

До броволыные общества Белотной спят оппортунистическим сном

Ни одно добровольное общество Белотной по службе тяги и пути еще не развернуло свою работу.

Вся работа общества и ячеек находится в запущенном виде. МК пути и тяги категорически отказываются от оживления работы общества. Они даже не знают, для чего созданы некоторые общества.

На общем собрании МК тяги выбрали 2 ответственных лица по ра

боте ОСО, которые не присутствовали на собраниях и до сего времени не знают о том, что их выбрали.

Старое секретари ОДН уведомили, а дело от него не приняли. С наступлением лета ликвидация совсем заглохла.

Когда же местным пути и тяги решаются работу добровольных обществ?

Чесовитин

Беликов задерживает поезда

13/VII дежурный по ст. Тайга, Беликов, из-за своей нераспорядительности на 18 минут задержал поезд № 929 и паровоз № 713-72.

С Беликовым это не первый случай задержки поездов. Пора положить конец разгильдяйской работе Беликова.

А.

Какцелярско-бюрократический метод руководства губит урожай в коопхозах

Активность рабочих не возглавлена

Массовый выезд рабочих Тайгского уезда в Ижморский коопхоз, проведенный с 11 на 12 июля, показал всю безответственность и не подготовленность профсоюзной, РТНО и работников коопхоза к оказанию практической помощи жителям деревень в работе коопхоза.

Приехав в Ижморскую в 6 часов утра, в работе на полях приступили только в 11 часов. Совершенно отсутствовала дисциплина, вследствие чего отдельные работники (телеграфиста, прорабы, школы ФЗУ в середине рабочего дня бросили работу и ушли на станцию. 60 человек писарей работали не больше одного часа. Ученые ФЗУ вместе с сорняками подергали и свеклу.

Чрезвычайно плохо было организовано обслуживание рабочих. Застряв привезли в 11 часов, вместо установленного накануне времени — в 6 часов. Воду возили одной бочкой, при чем первую бочку привезли в 1 час дня — до этого

рабочие выжидали от жажды. Рабочих не обеспечили тяпками. Была путаница в расстановке рабочих, перебреска людей с одной полосы на другую.

В результате такой безобразной постановки дела 600 человек рабочих и учащихся проработали 4,5 часа, пропало 4 га, тогда как самое малое следовало пропалоть 12 га. Отдельные подыры и вытики на всех этих трудностях пытались подорвать активность масс. Но на собрании после работы митинге рабочие дали сокрушительный отпор вредным настроениям.

„Коопхоз наш, — заявили ударники. — Коопхоз нуждается в помощи и мы ему эту помощь, несмотря на все трудности, окажем! Мы требуем от профсоюзной и работников коопхоза не повторять безобразий, допущенных в настоящий выезд, виновников привлечь к строгой ответственности. Каждый выезд должен быть детально подготовлен как с хозяйственной, так и с организационной стороны.“

Юшнов.

Сорняки глушат посевы — коопхозам нужна помощь

Несмотря на установившуюся погоду, наши коопхозы неиспользуют этого момента для окончания севокошения и прополки огородов.

На 24 июля коопхоз Тайга скосила 280 га покоса, убрали же только половину. К встречной прополке здесь еще не приступили. Окучено 21 га картофеля.

Ижморский коопхоз вторично прополол полевых культур 11 га, а сводных 43 га, окучено 122 га картофеля, скошено 891 га, убрано 402 га.

Боготольский коопхоз вторично прополол 28 га сводных культур, окучено 80 га картофеля, скошено 530 га, убрано 280 га.

Белотнинский коопхоз вторично прополол 17 га сводных культур, окучено 42 га картофеля, скошено 80 га, убрано 45 га.

Прополка сорняков во всех кооп-

хозах задерживается из-за отсутствия тяпок.

Всего в коопхозах Тайги и Ижморской имеется 40 тяпок. Правление РТНО не побеспокоилось заранее приобрести тяпок, которых было по 1 р. 10 к. за штуку в достаточном количестве в их же магазинах.

На борьбу с вредителями коопхозы до сих пор не уделяют внимания, в результате в коопхозе Тайги земляничной блошкой было съедено 12 га свеклы, в Ижморском коопхозе съедено 6 га моркови.

Мы требуем немедленно начать борьбу с сорняками. Мобилизовать все излишки тяпок в помощь коопхозам. Развернуть массовое севокошение и своевременную уборку сена в стогах.

П. В.

Горе-руководители

На клубной спортивной сессии час не проходит без какой-либо физической работы. РСФК с самой высшей собираются установить расписание и выделить занятия ФК ячеек, но сборы так и остаются сборами, а действительность сегодняшнего дня показывает все плечее состояние в свете тек в физкультурной работе. В клубе им. Ленина реально только вышли „случайные“ инструктора физкультуры.

Не всегда можно найти в клубе инструктора для занятий, место для прыжков не оборудовано, футбольная площадка и ее голая дорожка заросла травой. Это необходимо использовать для максимального вовлечения на

селевия Тайги в сдачу норм в ячейке ГТО. А на деле эта работа сводится к тому, когда рабочие и молодежь идут сдавать нормы, бездельники, шатающиеся по площадке, разлагают и дезорганизуют их.

О развитии физкультурной работы при клубе знают в районный инструктор Юрский и РайФК Гаев, но мер к ее налаживанию не принимают.

Нельзя дальше терпеть самотек в физкультурной работе, необходимо теперь же привести спортивную в надлежащий вид, развернуть массовую сдачу норм ГТО.

В. Кавелин.

РАБОТАЮТ В ПОТЕМКАХ

На стрелочном посту № 13 уже месяц, как нет освещения, стрелочники блок-систему обслуживают в потемках. На неоднократные заявки нач. ст. Сидоренко до сего времени мер никаких не принимает.

Лопухин.

ОБЪЯВЛЕНИЕ.

В г. Тайга на Базарной площ. (5 ул.)

28-29 июля с. г.

ПРОВОДИТСЯ АРМАРКА

Торгующие организации г. Тайга выбирают на армарку на 200 т. р. товаров.

Отчет. редактор Ф. Толстиков