

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

2 августа
1933 г.

Орган И-пара, райпрофкома и управления
Первого Тайгинского эксплуатационного
района Томской ж. д.

№ 45
(121)

Империалисты всех стран лихорадочно готовят войну и в первую очередь против Советского союза СССР—ЕДИНСТВЕННАЯ СТРАНА, НЕУКЛОННО ПРОВОДЯЩАЯ ПОЛИТИКУ МИРА

1 августа—день борьбы против империалистической войны

Пять лет тому назад на VI конгрессе (сезде) Коммунистического интернационала было решено установить годовщину дня борьбы против опасности новой войны во всем мире. Ежедневно революционные рабочие всего мира выходят в этот день на улицы с призывом: «Долой империалистическую войну, все на защиту Советского союза».

За установленный единого рабочего фронта против голода, фашизма и войны—под этим лозунгом пришел день 1 августа 1932 г. Под лозунгом единого фронта против империалистической грабежа и фашистского приговора, против подготовки империалистической войны и в защиту Советского союза вышли на улицы трудящиеся массы всех стран и 1 августа 1933 года.

За последний год империалистические противоречия усилились. Буржуазия устанавливает господство фашизма, она запрещает рабочие организации, расстреливает и сажает в тюрьму революционных рабочих и в первую очередь коммунистов, она пытается превратить капиталистические страны в сплошную военную казарму и вложить в железные тиски рабочий класс. Это особенно видно на примере фашистской Германии, где полгода тому назад установлена диктатура Гитлера. Вся эта фашистская политика буржуазии является частью плана подготовки новой империалистической войны.

Демонстрации 1 августа 1933 года будут происходить в момент, когда борьба между империалистами под влиянием кризиса обострилась до крайнего предела. Капиталисты в поисках рынка для сбыта товаров пытаются сосредоточиться между собой и создать единый фронт против страны строящегося социализма. Это подтверждает правильность слухов тов. Сталина, который сказал: Каждый раз, когда капиталистические противоречия начинают обостряться, буржуазия сбрасывает свои взоры в сторону СССР: желая ли разрешить то или иное противоречие капитализма или все противоречия.

Центральное бюро убийц

В этих целях прусское правительство решило создать при прусском министерстве юстиции центральную прокуратуру, которая непосредственно подчинена министру юстиции и будет работать в тесном контакте с государственной тайной полицией. Главная задача центральной прокуратуры—борьба с антифашистским движением, или, как официально

считают, за счет СССР».

И действительно, предвещает это. Японские империалисты расширяют свой поход на Дальнем Востоке. Они захватили всю Манчжурию и Северный Китай и поговаривают о завоевании Монголии, чтобы отсюда начать войну против Советского союза. Наряду с этим назревает опасность войны между Англией и Америкой, двух империалистических соперников на море и в мировой торговле. Военная угроза нависла также и над Средней Европой. С приходом к власти фашистов в Германии угроза войны в Европе стала непосредственной. Германия требует вооружений, запрещенных ей в результате последней войны, и возвращения ей отнятых от нее колоний.

В этой подготовке войны большую помощь мировой буржуазии оказывают партии II интернационала (меньшевики всего мира). Германские социал-демократы сегодня уже открыто поддерживают господство фашистов. Социал-демократические партии других стран делают все для того, чтобы повести рабочие массы на новую бойню для защиты интересов своей буржуазии. Пытались скрыть от масс подготовку буржуазии к новой войне, социал-демократические партии прибегают к лжи и хитроумию. Чтобы отвлечь массы от борьбы, которую ведут коммунистические партии против подготовки войны, партии II интернационала выдвинули лицемерный лозунг: «Мы никогда больше не допустим войны». На деле же ролосуют за увеличение вооружений и готовят войну. Они помогают фашистской буржуазии разоружить рабочий класс, в то время как империалисты лихорадочно вооружаются.

Лишь Коммунистический интернационал верно держит знамя революционного братства народов. В день 1 августа коммунистические партии собирают под свои знамена трудящихся и угнетенных всего мира для борьбы против империалистической войны и в защиту Советского союза.

сообщает, с нападениями на политических деятелей и членов штурмовых отрядов».

Несмотря на то, что новые драконовские законы еще не изданы, они фактически уже проводятся в жизнь. На днях в Гембурге был вынесен смертный приговор двум революционным рабочим, участвовавшим в столкновении с фашистами.

СССР заключил договоры о ненападении с Францией и Польшей и договор об определении нападающей стороны с союзниками Франции, а именно с Малой Антантой (Румыния, Чехо-Словакия и Югославия) и Польшей. Таким образом мы добились, что Франция в течение многих лет организовывавшая и возглавлявшая антисоветский фронт, временно отказалась от роли застрельщика в подготовке войны против Союза ССР.

„Рейхсвер—кадровая армия“

В рейхсвере имеются запрещенные отряды мотоциклистов. В действительности рейхсвер—кадровая армия, вокруг которой группируются военизированные организации.

До прихода Гитлера к власти эти организации назывались: „Штурмовые отряды национал-социалистов“ и ювенские организации при „Стальном шлеме“, „Вервольфе“, „Бисмаркбунде“, „Кифгейербунде“ (союз объединяющий организации кадровиков императорской армии).

Все эти организации состоят из молодых людей в возрасте от 18 до 25 лет, большинство которых в настоящее время организовано в штурмовых отрядах. Организации эти насчитывают 600—800 тыс. чел. Штурмовики не только обмундированы, но и вооружены. Кроме того, в „Стальном шлеме“ осталось 120 тыс. чел. Таким образом, закладывается газета, военизированные организации Германии насчитывают приблизительно 1 млн. человек.

Фашизм вооружается

ПАРИЖ, 23. „Журналь“ в своей статье о тайных вооружениях Германии заявляет, что Германия, не соблюдая военных статей Версальского договора, увеличила свою армию и снабдила ее запрещенными видами вооружения.

Вокруг рейхсвера тесно группируются военизированные организации, насчитывающие в Германии приблизительно 1 млн. человек. Газета пишет, что рейхсвер, который согласно Версальского договора должен состоять из 100 т. чел., в действительности насчитывает 140 тыс. чел.

Рейхсвер должен состоять из добровольцев, срок службы которых должен продолжаться 12 лет.

„Судебная“ расправа в Кельне

БЕРЛИН, 23. Кельнский суд вынес приговор по делу 17 коммунистических рабочих, обвиняемых в том, что они участвовали в столкновении с национал-социалистами, во время которого были убиты два штурмовика.

Обвиняемые Гаммахер, Везер, Вильмс, Горш, Мориа и Энгаль приговорены к смертной казни.

Обвиняемые Нисваид, Мугдорф и Газе приговорены каждый к 15 годам каторжных работ. Беккер—к 7 годам тюремного заключения. Говен—к 8 1/2 годам тюремного заключения и еще 6 обвиняемых—к тюремному заключению на разные сроки—от 3 1/2 до 1 года.

Рабочие Кельна охвачены глубоким возмущением.

Геринг узаконивает расстрелы рабочих

Германское правительство подготавливает ряд новых драконовских законов против революционных рабочих, а также против бунтующих элементов внутри национал-социалистской партии и штурмовых отрядов.

В плане решений, принятых на тайном совещании, состоявшемся в Зальте под председательством прусского премьера Геринга и обсуждавшем вопрос „об обеспечении правопорядка в стране“, совет министров постановил вчера внести на утверждение всегерманского правительства законопроект, уполномочивающий чрезвычайные суды выносить смертные приговоры в случае нападений на штурмовиков и полицейских, а также в тех случаях, когда дело касается подготовки так называемой „пропаганды ужасов“ о Германии.

Выступая вчера на приеме печати, Геринг заявил, что нападения последнего времени на штурмовиков и полицейских заставляют его „железной рукой пресечь все попытки подобных выступлений“.

а в действительности рейхсвер почти полностью состоит из молодых рекрутов или членов военизированных организаций, тайно проходящих военное обучение.

Пехотные взводы, которым разрешено иметь по два пулемета, фактически имеют по 3 пулемета. Кавалерийские эскадроны вопреки запрещению снабжены в последнее время пулеметами. Рейхсвер снабжен 210 миллиметровыми орудиями и русейичными танками. Не показывая этих танков на маневрах рейхсвер пользуется ими в секретных военных учениях. Далее газета указывает, что в Германии ведется большая работа по моторизации артиллерии.

Брызжет слюна классовой злобы

Геринг вынужден был открыто признать, что „государственный враг был только по видимости преодолен“ и что „коммунизм снова, наглее чем когда-либо, поднимает свою голову“.

„Кто впрямь нападет на председателя национал-социалистского движения, тот должен будет заплатить за это своей жизнью“.

Для вынесения смертного приговора достаточно будет доказательств, что покушавшийся только намеревался совершить нападение, не был убит, а только ранен.

В заключение Геринг предупредил, что впрямь не может быть и речи о каких-либо смягчающих обстоятельствах.

За большевистское проведение о работе железнодорожного транспорта

Из речи тов. А. А. АНДРЕЕВА на собрании партан

(Продолжение. На

Крайне плохое состояние аппарата заключается в том, что он безответствен и построен таким образом, что ответственность в отдельных частях аппарата найти довольно трудно. Почему? Потому, что основные функции распределены: одна часть — в одном отделе, другая — в другом отделе, финансы — в одних руках, кадры — в других, зарплата — в третьих и т. п. Получается так, что ни один оперативный начальник не отвечает полностью за определенную отрасль и не мог отвечать за свое дело. Эта система подрывала единичность в определенном порученном деле.

Причина плохой работы ж.-д. хозяйства заключается в низкой, слабой дисциплине на железных дорогах. Нечего доказывать, — все это отлично понимают, — какое значение для ж.-д. транспорта имеет вопрос о дисциплине. Железнодорожный транспорт, в отличие от всех остальных отраслей народного хозяйства, является таким централизованным хозяйством, которое мало чем отличается по своему характеру работы от армии, от состояния системы управления армией, где все решает точность и дисциплина, а между тем, как правильно указывает постановление Совнаркома и ЦК ВКП(б), дисциплина на ж.-д. транспорте оказывается зачастую ниже, чем в промышленности, чем на промышленных предприятиях. Нельзя сказать, что всякая дисциплина на ж.-д. объясняется тем, что у нас мало накладывается вынужденности. Вынужденный у нас много, но заслаженность они беспорядочно, без толку, вне связи с укреплением дисциплины. Одному человеку иногда объявляют несколько десятков выговоров, отчего эти выговоры теряют всякое значение, на них просто плюют. Необходима строгая дисциплина на транспорте. Зависит ли это от количества вынужденности, от того, как их применяют, и введение дисциплинарного устава не обязательно должно повлечь за собой увеличение вынужденности, но правильное их применение и воспитание строжайшей исполнительности.

Слабая дисциплина есть прежде всего результат неправильной системы руководства, при которой у нас важнейшие организации в известной мере обезличивались. Я должен сказать, роль дорог у нас была принижена и на это несут полную и полную ответственность НКПС. Центральные управления НКПС зачастую командовали не через голову дирекции, а самим они обезличивали дирекцию, она теряла свое значение от ответственности руководящей единицы по управлению данной дорогой. С другой стороны, роль дирекции обезличивалась, обезличивалась наличием районов, которые, благодаря тому, что не было в точности проведение на транспорте постановления Центрального комитета по сжатию их аппарата, превратились по сути в мелкие дирекции. Районы обросли по типу дирекций от делами оперативными и функциональными, стремясь подменить собой дирекцию — эту основную управляющую единицу дороги. И на деле получалась организационная неразбериха в системе управления. И ввиду наличия всего рода лиц, бюро, независимых от начальства станций, начальства депо, т. е. от непосредственного командира, наличие большого количества заместителей, всякого рода помощников — ответственность расплывалась. Вот и заключаются корни слабой дисциплины на ж.-д. транспорте.

Результатом плохой дисциплины является беспорядок и плохая система заработной платы и нормирования труда на транспорте. Борьба за рост производительности труда запутывалась и осложнялась огромным количеством всякого рода норм, которые наши главные руководители не только не могли провести в жизнь, но зачастую разбавлялись в них. Отдельные премии и системы заработной платы часто не только стимулировали дисциплину труда на ж.-д. транспорте, но наоборот, ее разлагали. Достаточно сослаться на примеры по премии в движении в отношении диспетчеров, премируемых за отправление поездов по расписанию. Это приводило к тому, что поезда передерживались на станциях, лишь бы отплатить как можно больше поездов по расписанию.

Все это вместе взятое не укрепляло, а наоборот, разлагало дисциплину на ж.-д. транспорте и создавало по невольной текучести, к которому так часто прибегали руководители хозяйственных как на какую то «объективную» неизбежность. Текучесть не неизбежность, не какая то объективная причина плохой работы, нет, текучесть кадров, административно-технической и рабочей силе есть производная безобразного состояния системы зарплат.

Дисциплина труда на транспорте слаба еще и потому, что нет должной ответственности за его работу. Плохая работа коммунистов и беспартийных активистов — таков источник плохой работы ж.-д. транспорта.

Почему руководители-коммунисты несут такую ответственность? Потому, что коммунисты-хозяйственники, вместо того, чтобы беспристрастно, по-большевистски помогать бюрократическим, отжившим традициям аппарата ж.-д. управления, — а последний всегда отличался наличием наиболее сильных бюрократических элементов, — так вместо того, чтобы уничтожить эти гнезда, окончательно обезличивались бюрократическими методами работы, многие коммунисты приспосаблились к ним, восприняли от этого старого бюрократического аппарата немало традиций. Многие коммунисты-хозяйственники вместо того, чтобы стоять над аппаратом, руководя аппаратом, обеспечивали над ним бюрократическое руководство, просили с ног до головы в аппарат и потеряли всякий облик руководителя-коммуниста. В этом заключается суть. Как могло случиться, что громадная масса руководителей-коммунистов не замечала этих громадных недостатков? Это можно объяснить только тем обстоятельством, что люди буквально утонули в море бюрократизма, бумаг, цифр, приказов и потеряли всякую чувствительность к недостаткам.

Это говорит о повороте роли коммунистов-большевиков на транспорте, которые дождались вмешательства ЦК и СНК, а не постарались сами искоренить и уничтожить эти недостатки. Ведь часть руководителей — коммунистов, может быть, и замечала эти недостатки, но не искореняла их, трусливо боялась выносить сор из избы, боялась совершить ошибку.

Такие серьезные организационные недостатки могли иметь место

только потому, что коммунисты вместо овладения техникой дела оставались безграмотными и полуграмотными «всезнаками», думая, что достаточно иметь чин и партбилет, чтобы называться руководителем. Именно это обстоятельство дало возможность существовать тем огромным недостаткам и в области технической и хозяйственной организации ж.-д. транспорта, как раз то обстоятельство, что коммунисты-руководители на транспорте не учились овладению техникой дела, не овладели существующими условиями. Т. Сталина, где ясно сказано, что необходимо руководителю и прежде всего коммунисту-хозяйственнику для того, чтобы быть действительным руководителем. Куда годится такое положение, когда наш район и начальники дороги, за очень редким исключением, не могут составить и не могут проверить график движения. Какие это руководители, как можно руководить, не овладев простейшими знаниями в области техники управления ж.-д. транспортом. Создавалось положение, при котором специальный отказ от отставки от технического руководства и переводом на роль канцеляриста, а коммунист не хотел и не хотел учиться технике дела управления ж.-д. транспортом. Отсюда получалось, что, что технического руководства у нас на ж.-д. транспорте отсутствовало явно недостатком. В этом суть и причина наличия тех огромных организационных недостатков, которые могли возникнуть в аппарате ж.-д. транспорта, что коммунисты-хозяйственники, вместо того, чтобы беспристрастно, по-большевистски помогать бюрократическим, отжившим традициям аппарата ж.-д. управления, — а последний всегда отличался наличием наиболее сильных бюрократических элементов, — так вместо того, чтобы уничтожить эти гнезда, окончательно обезличивались бюрократическими методами работы, многие коммунисты приспосаблились к ним, восприняли от этого старого бюрократического аппарата немало традиций. Многие коммунисты-хозяйственники вместо того, чтобы стоять над аппаратом, руководя аппаратом, обеспечивали над ним бюрократическое руководство, просили с ног до головы в аппарат и потеряли всякий облик руководителя-коммуниста. В этом заключается суть. Как могло случиться, что громадная масса руководителей-коммунистов не замечала этих громадных недостатков? Это можно объяснить только тем обстоятельством, что люди буквально утонули в море бюрократизма, бумаг, цифр, приказов и потеряли всякую чувствительность к недостаткам.

Это говорит о повороте роли коммунистов-большевиков на транспорте, которые дождались вмешательства ЦК и СНК, а не постарались сами искоренить и уничтожить эти недостатки. Ведь часть руководителей — коммунистов, может быть, и замечала эти недостатки, но не искореняла их, трусливо боялась выносить сор из избы, боялась совершить ошибку. Такие серьезные организационные недостатки могли иметь место

лишь потому, что коммунисты вместо овладения техникой дела оставались безграмотными и полуграмотными «всезнаками», думая, что достаточно иметь чин и партбилет, чтобы называться руководителем. Именно это обстоятельство дало возможность существовать тем огромным недостаткам и в области технической и хозяйственной организации ж.-д. транспорта, как раз то обстоятельство, что коммунисты-руководители на транспорте не учились овладению техникой дела, не овладели существующими условиями. Т. Сталина, где ясно сказано, что необходимо руководителю и прежде всего коммунисту-хозяйственнику для того, чтобы быть действительным руководителем. Куда годится такое положение, когда наш район и начальники дороги, за очень редким исключением, не могут составить и не могут проверить график движения. Какие это руководители, как можно руководить, не овладев простейшими знаниями в области техники управления ж.-д. транспортом. Создавалось положение, при котором специальный отказ от отставки от технического руководства и переводом на роль канцеляриста, а коммунист не хотел и не хотел учиться технике дела управления ж.-д. транспортом. Отсюда получалось, что, что технического руководства у нас на ж.-д. транспорте отсутствовало явно недостатком. В этом суть и причина наличия тех огромных организационных недостатков, которые могли возникнуть в аппарате ж.-д. транспорта, что коммунисты-хозяйственники, вместо того, чтобы беспристрастно, по-большевистски помогать бюрократическим, отжившим традициям аппарата ж.-д. управления, — а последний всегда отличался наличием наиболее сильных бюрократических элементов, — так вместо того, чтобы уничтожить эти гнезда, окончательно обезличивались бюрократическими методами работы, многие коммунисты приспосаблились к ним, восприняли от этого старого бюрократического аппарата немало традиций. Многие коммунисты-хозяйственники вместо того, чтобы стоять над аппаратом, руководя аппаратом, обеспечивали над ним бюрократическое руководство, просили с ног до головы в аппарат и потеряли всякий облик руководителя-коммуниста. В этом заключается суть. Как могло случиться, что громадная масса руководителей-коммунистов не замечала этих громадных недостатков? Это можно объяснить только тем обстоятельством, что люди буквально утонули в море бюрократизма, бумаг, цифр, приказов и потеряли всякую чувствительность к недостаткам.

решений СНК и ЦК ВКП(б) рожного транспорта

тива Московского узла 11 июля 1933 года

чало см. № 44)

Основные задачи перестройки работы ж.-д. транспорта

Выход в основном заключается в том, чтобы в корне все переделать, все перестроить. Что и как переделывать и как перестроить, — это ясно и четко изложено в той боевой программе, которой является постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома. Ясно, что мы должны в корне пересмотреть всю практику ремонта и технического содержания подвижного состава: паровозов, вагонов, пути, ж.-д. устройств и т. п. Мы должны в корне пересмотреть все технические условия. НКПС уже приступил к этому делу, но, очевидно, тут придется работать немало для того, чтобы все «рационализаторское» упрощенчество, так называемое «доставление», «экономия» выбросить и поставить жесткие условия в ремонте паровозов, вагонов, в содержании пути и т. д., чтобы эти условия отвечали правительственному техническому содержанию подвижного состава и путевому хозяйству.

Я, что главное внимание мы должны сосредоточить на состоянии и работе эксплуатационной сети, ограничить себя в смысле всякого рода увлечений новым железнодорозным строительством. Ясное дело, что мы не отказываемся от постройки новых ж.-д., мы будем их строить, двигать новую технику, обслуживать новые районы, но все это нам придется теперь делать в меру, и прежде всего исходя из обеспечения существующей эксплуатационной сети техническими средствами, рельсами, деньгами, людьми. Каждый выпущенный рельс, как и другие материально-финансовые средства, прежде всего должен идти на укрепление существующего пути.

Мы должны сжать и в корне перестроить наш железнодорожный аппарат и всю систему управления, беспощадно управив все те наклонности, недостатки, которые мешают работе, которые мешают единоначалию, обезличивают оперативных начальников. Мы должны перестроить свою систему управления на дорогах таким образом, чтобы управление дороги у нас началось основной хозяйственной единицей.

Мы должны перестроить очень быстро работу наших районов таким образом, чтобы районный аппарат был исключительно организацией движения, а не витанием в облаках. Работы по руководству движением поездов у них хватит по горло, потому что в этой области нам нужно очень много сделать, надо навести порядок, и чтобы район целиком и полностью занялся только этой работой. Вдобавок к этому на районы возлагается небольшая работа по проверке исполнения отдаваемых оперативных распоряжений со стороны управления дороги, по делу, станция, и дистанция, в целях опять таки обеспечения нормального движения поездов.

Нам надо в корне перестроить систему заработной платы и нормирования труда, исключив все то, что мешает правильной организации

работы нашего железнодорожного транспорта, исключив репутацию всю запутанность в тарифных нормах, — все, что отрицательно влияет на рост производительности труда, на укрепление дисциплины, перестроить систему нормирования заработной платы в том смысле, чтобы в оплате были лучшие профессии. Перестроить выплаты так, чтобы оплата специалистов и практиков была тем выше, чем ближе они находятся к производству. Нам надо перестроить всю систему заработной платы в том направлении, чтобы по значению этой системы был по средственно низовой административный персонал, мастер, начальник станции и т. д., чтобы это было еще прямой обязанностью, а не каких-то нормировочных бюро или специальных тарифных из профсоюза, из хозяйственных органов и т. д. Тогда у нас будет порядок.

Нам надо сосредоточить главные и лучшие силы специалистов и практиков на линии, если мы хотим принять работу линии. А под нами мы должны. Для этого надо немедленно отобрать, поне в порядке какой-то общей мобилизации, на которую хотят сослаться наши отдельные железнодорозные организации. В порядке всеобщего, тщательного отбора лучших сил специалистов и практиков для укрепления работы на новых звеньях железнодорожного транспорта.

Нам надо с введением политотделов перестроить всю политическую работу на железнодорожном транспорте. Введение политотделов на железнодорозном транспорте имеет колоссальное значение. Политотделы должны двинуть серьезно дело борьбы за труддисциплину на железнодорожном транспорте, деле правительской проверки всех людей на желез. дор. транспорте. Политотделы должны двинуть дело овладения коммунистами техникой. Введение политотделов должно крепко двинуть дело организации проведения и проверки исполнения всех мероприятий, беспощадно ударить по всем вышкам классового врага и оппортунистических элементов. Введение политотделов должно быть иметь для транспорта огромное значение. И чем скорее отделимся от оппортунизма, тем скорее будет улучшена работа нашего железнодорожного транспорта.

Нам надо покончить, товарищи, навсегда с подбором людей не по деловому признаку. Подбор людей надо построить по признаку деловому, не по тому признаку, что тот или другой товарищ — хороший человек, имеет большой партийный стаж, а строго и исключительно руководствоваться деловыми, соображениями обеспечения данным работником технического и хозяйственного руководства по речному делу. Нам надо решительно откинуть практику незначительности того или иного работника. Нам надо с этой привычкой покончить. Эта привычка идет

во вред делу, надо смелее двигать новых людей, а таких людей, способных к управлению на транспорте не мало. Неверны те заявления, которые часто слышатся, что на транспорте мало кадров. Конечно, относительно их мало, но все же достаточно для того, чтобы вести работу ж.-д. транспорта правильно и хорошо. Но только мы эти кадры не умеем выдвигать, мы их не знаем и не изучаем. Подбор людей был сосредоточен в специальных органах, распределял, которые, конечно, были не в состоянии знать всех людей, они были, оторваны от оперативной и хозяйственной работы, а оперативные начальники от этой работы были в стороне. Людей способных на транспорте не мало, их много — молодых, новых кадров, способных управлять ж.-д. хозяйством, которые работают над собой, учатся, овладевают делом, или по крайней мере способные — учиться и работать над собой в этом направлении. Таких людей мы должны двигать значительно смелее, чем до сих пор. А людей, которые покрыты пылью, которые не только не овладели техникой дела, но и не хотят учиться этой технике дела, надо без колебания выбивать с руководящей работы на транспорте. За год, полтора довольно приличная группа старых работников — хозяйственников на ж.-д. транспорте вышла в тираж. Больше половины директоров было смещено, но надо, очевидно, сделать больше в деле замены людей и решительно заменять тех, которые не овладели техникой и не имеют никакого желания ее овладеть, ибо такие люди вредны для хозяйства. Мы должны исходить из того, чтобы во главе дела стояли знающие люди или по крайней мере люди, которые хотят знать и учатся делу, а не популяристы, люди, не люди «хорошие», с партийным и с длинным, хорошо прилепленным языком, которые умеют очень хорошо болтать, говорить всякие речи, писать приказы, но только не управлять делом.

Если мы хотим называться большевиками, а не прогнившими бюрократами, мы должны выправить железнодорожный транспорт. Всем руководителям хозяйственникам сверху до низу нужно дать себе серьезный отчет в том, что всем нам дан очень серьезный урок, мы поставлены под очень серьезную проверку. Надо понять, что партия дальше не допустит руководить транспортом так, как руководили до сих пор. Это всем хозяйственникам — руководителям сверху до и прежде всего коммунистам надо ясно понять.

Итак, что бюрократы-коммунисты в наших аппаратах — в НКПС и в дирекциях дорог и в районах — озабочены сопротивлением добросовестному, четкому большевистскому проведению решений внесенных ЦК и СНК. Ясно, что немало будет, очевидно, в этой работе по перестройке, переделке старых методов всякого рода аллюзий, немало различных выкрутаний насчет правды решений ЦК, немало будет произнесено хороших слов со стороны отдельных бюрократов-коммунистов. Ко всей этой аллюзии, ко всем этим революционным выкруткам мы должны относиться с величайшим недоверием и проверять не по словам, а по делам: сколько инженеров, сколько техников спустилось на линию, как такой-то хозяйственник изменил свои методы руководства, как он начался сдвигать технику дела. А главное — улучшена ли работа, увеличилось ли количество поездов, увеличилась ли работа паровозов и вагонов, здоровее ли стали подвижной состав, путь и др. Если в этом на правлении дело не сдвинулось, значит все осталось по-старому и решения ЦК и СНК не проведены в жизнь, а революциями и призывами хотим нас надуть.

Мы уже сейчас имеем некоторые попытки под разными предлогами укрываться от немедленного проведения решений ЦК и СНК. Мы сейчас уже имеем попытки со стороны отдельных хозяйственников и в аппарате НКПС и со стороны дорог торговаться, а нельзя ли оставить побольше штатов, нельзя ли не срывать, нельзя ли тащить-то функцию оставить, нельзя ли сохранить такой-то сектор и т. п. Целый ряд хозяйственников еще хочет задержаться на старых позициях — защити прогнившего аппарата, прогнивших традиций, кандалов бюрократических методов руководства. Несмотря на то, что все же ясно все сказано в постановлениях ЦК и СНК, ряд хозяйственников ждет еще каких-то приказов со стороны НКПС. Нужно, видите ли, на еще приказ. Разжевано все до последней запятой, а они выжидают приказ-то распоряжения. Это показывает, что люди на столько привились к приказам, на столько по уши утонули в них, что как рыба не может жить без воды, а человек без воздуха, так и некоторые наши коммунисты-бюрократы не могут жить без приказов.

По наряду с этим есть и такие настроения — формально исполнять решения ЦК и СНК. Я спрашиваю нескольких товарищей директоров, как у них дело пойдет теперь с проведением решения. Отвечают: «Да мы, — говорят, — в 15—20-м часу все кончим». Почему так скоро? Да что же нам, мы все наметили, все расставили, остается от нас только дать приказ и готово. Нет, товарищи, так проводить нельзя. Это есть формальное отношение к делу. Это не вылет. Речь идет не о том, чтобы все расставить по полочкам, не о формальном изведении решений, а вопрос поставлен о коренной переделке всех методов нашего руководства, не только о расстановке людей, а об их переделке, научить людей работать по-новому. Речь идет о глубокой перестройке всех методов руководства и о переделке людей снизу доверху, чтобы дело велось по-новому, тщательно отбрав людей, а не о том, чтобы формально, по расписанию выполнить отправку столько-то человек на линию. Этого недостаточно. То, что от данной дороги или управления НКПС пошло столько-то инженеров и техников на линию, — этого еще мало. Надо пропускать, надо познать, тех ли людей послали, не оставил ли лучших у себя, а плохих послал на линию.

Как видите, немало разнообразных попыток, прочтя решения ЦК и СНК, задержаться на старых позициях, но на все это надо сказать прямо, что никаких поблажек и уступок главной системе и ее участникам не будет. Те коммунисты, которые не хотят перестроиться, как этого требует решение ЦК и СНК, могут себя поставить на

Постановление СНК и ЦК ВКП(б) обязывают нас еще крепче драться за проведение дорожного конкурса. (Из материалов рейда)

Станция Тайга перестраивается формально

Аппарат станции Тайга реорганизован формально. Протоколами заседаний техпроп, массовик, Бриз, бюро экономира, ликвидированы, штат сокращен на 3 чел., но в действительности БЭТ просто переименовано в техническое бюро, Бриз и техпроп до сих пор не могут сдать свои дела. Спущенных из райуправления инженерно-технических работников на станцию не видно. Работа по урегулированию норм проведения, но выделение урегулированных норм начальником станции, тов. Сидоренко, маринуется.

Массово-разъяснительная работа среди рабочих и ИТР станции не развернута.

Вследствие отсутствия достаточной партийности работы, отставные коммунисты подверглись оппортунистическому усвоению, завалились выносом о трудностях в реализации постановлений СНК и ЦК ВКП(б). Коммунист Кирсанов 25 июля на партсоборы станции заявил: Да что там, работайте

реализации постановлений, еще вель и месяца не прошло.

Руководство станции пытается замазать формальность перестройки громкими фразами и обещаниями о хорошей работе и четком руководстве, не учитывая того, что наиболее серьезные недостатки состоят в том, что работники железной дороги транспорта в своем большинстве не замечают, не видят этих тревожных признаков, а кто видит, — стесняется замечать, не вскрывать и ликвидировать их, а замалчивать, замалчивать (из постановления ЦК ВКП(б) о партийности).

Нужно громко ударить по очкам втерпелам, но большевикски сложить сопротивление оппортунистов в реализации решений ЦК и СНК. Работу станции нужно перестроить не протоколами и бумажной работой на закрытых совещаниях, а конкретными, конкретными делами непосредственно на производстве.

Бригада рейда Медведев, Белин, Игнаткин.

Строительство вагонного депо доверено бракоделам

Давно уже прошли все сроки сдачи нового вагонного цеха в Тайге в эксплуатацию. Обещал отдел пути отстроить цех к 1 мая, и к 1 июня, и к 1 июля, но до сих пор помещение не окончено строительством и не оборудовано механизмами.

Задерживается окончание постройки вагонного цеха исключительно по нераспорядительности самих строителей и безобразному качеству работ.

Крышу цеха вначале покрыли тесом, но настолько плохо, что после первого же дождя ее пришлось перебивать руберидом.

24 июля закончили настилку полов. Пустили пробный паровоз, который настолько сильно вдавил рельсы к шпалу, что они опустились значительно ниже пола. Оказались ретивые строители, укладывая пути, забыли подбить как следует шпалы балластом. Сейчас снимают полы и заново поднимают путь на балласт.

Водопроводную линию к носку вагонному цеху строители уложили по газонным трубам. Достаточно малейшего повышения давления

воды в разводящей линии и эти трубы разорвет, доступ воды в вагонный цех прекратится. Начальник депо линию из газонных труб не принимает, требует уложить водопроводные трубы.

Паровое отопление не налажено, хотя трубы и батареи привезены на место работ давно.

Материалы на строительство разбросаны, нигде не охраняются. Водопроводные трубы, доски, куски рубероида валяются в грязи, в лужах, в извяти. Мусор там и не убирается, вучи его лежат не только вокруг, но и внутри цеха.

Строительством бьются посторонние люди, которые забираются и в помещение вагонного сарая. Рабочие на постройке курят.

Нельзя было разбить оппортунистическое, брагодупное отношение строителей к подготовке и осенне-зимним переделкам. Долго не работать рабочими темпами. Нужно помнить, что такие объекты строительства, как вагонный цех и электростанция, будут решать успех подготовки в осени и зиме.

В. М. в.

Оппортунисты явно упорствуют в проведении конкурса

Саботажников к стройжайшему ответу

По Тайгинскому ж.д. узлу дорожный конкурс предоставлен самому. Ни хозяйственные, ни профсоюзные организации проведения конкурса не уделяют требуемого внимания. Учет работы конкурсных бригад поставлен крайне безобразно, в цехкомат показателем нет, участники конкурса не знают как они на сегодня работают. Отсюда, естественно, расхолаживание среди участников. Массовая работа по конкурсу заглохла.

Пред. цехкома паровозников, Плотников, не мог дать никаких сведений о ходе конкурса среди спаренных бригад, кроме, разве количества заключенных соглашений. Плотников только 31 июля удосужился приступить к проверке ильских соглашений. За материалами о ходе конкурса Плотников посылает в головной МК к Колесову, но там учет поставлен настолько плохо и отстал, что материал можно получить не ранее чем через 10 дней. Потому Колесов посылает к Куряшину (он, видители-ли, все данные переписывает у Куряшина), но и там не добьешься толку.

Пред. цехкома среднего ремонта, Савкин, направляет к хозяйственнику:

„Идите, он по вопросам конкурса и больше меня осведомлен“.

О работе железнодорожного транспорта

(Окончание. Начало на 2 стр.)

только вне транспорта, но и вне партии. Многие не подорожают при проведении решений ЦК и СНК, но партия свои решения проведет до конца, а мы, большевистско-коммунисты на ж.д. транспорте, должны считать для себя делом чести быстро и решительно провести перестройку всей работы железных дорог и дать партии должные гарантии, что работу ж.д. хозяйства мы исправим, подтянем так, чтобы ж.д. транспорт не только не тормозил бурный рост социалистического строительства Советского Союза, но был бы его могучим двигателем.

Перестройка работы транспорта по постановлениям СНК и ЦК ВКП(б) должна стимулировать конкурс, однако на деле в Тайге получается обратное. Пред. МК пути, Савдалог, так и заявляет: „плохо у нас дело с конкурсом. Перестраиваются хозяйственники. Некогда конкурс проводить“ (?).

Нельзя терпеть дальше самотек в проведении важнейшего мероприятия по подготовке к осенне-зимним переделкам. Надо дать решительный отпор оппортунистическим вастрециям. Оживить конкурсную работу.

Парторганизация и райпрофсоюз должны поставить это в задачу сегодняшнего дня, мобилизовать все силы удариться на большевистское проведение конкурса.

Н. А.

Снабдить запчастями

Осматривая ст. Аджерская все время просит обеспечить извнутри машин, запчастями и материалами. Инструмент записан еще в марте в вагонном цехе депо Тайга, но до сих пор времени не готовлен. Захват на материалы и запчасти сизависимости не удовлетворяются.

Отсутствие инструмента, материалов и запчастей крайне тормозит работу и понижает качество ремонта вагонов. При ремонте правится сжатие с одного вагона и поставлено в другой той или иной вагонной части.

Т. Д. Богуславский без всякого основания отбывает заявки и требования аджерских осматривающих за техническую ответственность на вагонной части т. Коробейникову, а там они подшиваются в дело.

Пора прекратить бездушное отставание бюрократов к требованиям производства. Это в особенности втянуто в момент перестройки вагонного хозяйства.

Аджерская будка осмотра должна быть снабжена необходимыми инструментами, запчастями и материалами в кратчайший срок.

Амба.

Вагоны простаивают в ремонте. Внутренние ресурсы не используются

За последние дни вагонное депо ст. Тайга ослабило работу по конкурсивному ремонту вагонов. С 20 по 24 июля вагонную прошили только 6 вагонов, нужно же было выпустить 12 вагонов — план этих дней выполнен на 50%.

Борьба за качество ремонта в вагонном цехе отсутствует. Повтому вагоны в ремонте выпускаются с целым рядом дефектов. Крыши вагонов недостаточно хорошо осматривались, после ремонта остаются плохие листы железа (дырчатые, неукрепленные, проржавевшие). Недобросовестно ремонтируют сцепные, после ремонта не испытывают, вследствие чего было даже 2 обрыва. Колесные тормоза достаточно не укрепляются, не ставятся востржки, шпильки. Ресоры неудовлетворительного качества и, несмотря на это, все же не испытываются, т. к. пресс не испытывает, а об его ремонте никто не заботится.

Безразлично отражается на ремонте вагонов недостаток, а иногда и полное отсутствие, материалов. Большая мушкетерская доска для обшивки и для полов. Не хватает краски, слиты. Гвозди поступают с большими пересорями. Баббиту, как и болты ходовых раамеров совершенно недостаточно.

Пока все снабжение материалами и запасными частями держится на аварийных вагонах и продуктах утильбригад. Но местные ресурсы используются явно недостаточно. Около вагонного цеха на ремонтных путях без всякого прикрытия и присмотра валяются груды металлолома и среди них совершенно исправные болты, гайки, ресоры, части сцепления и буферов и т. п. Все это добро ржавеет, растаскивается, засыпается пылью и песком. Руководству вагонного цеха надо полностью использовать валяющиеся под ногами богатейшие материальные ресурсы. Кучилома необходимо разсортить в самое ближайшее время, иначе зимой надолго заграчат под снежный

покров.

Исходя в день по вагонному цеху не хватает колесных пар. Депо не удовлетворяет требования по обточке колес, лишь за последнее время, после заключения договора, скаты на обточке стали поступать более регулярнее. В Красноярский вагонно-ремонтный завод отгружено из тайгинского участка 80 колесных пар, а обратное в одной партии не получено. На это безобразие следует обратить внимание руководства Тайгинской железной дороги.

Но основной причиной неудовлетворительной работы вагонников все же является формальная перестройка руководства и низкая квалификация как слесарей и смазчиков, так и непосредственных технических руководителей. Однако сеть техникумы среди вагонников не развернута.

Нельзя терпеть во время перестройки руководство транспорта ослабление в работе вагонников. Надо все силы сросить на исправление конъюнкций, использовать все имеющиеся возможности, особенно тщательно добить вагонно-ремонтное бюро критические методы руководства, развернуть массовую технику.

Вагонник, борясь за качество ремонта, должен технику своего дела!

П. С.

Отр. 10. Ф. Толстиков.

Объявление

4 августа в 10 часов утра вторично начнутся.

Торги на товарном дворе. Невостребованного и бездокументного груза. На торгах участвуют представители торговых и хозяйственных организаций Бирюнов.

Транспортники!

3-го августа в 7 ч. вечера в ж.д. клубе ст. Тайга Массовый вечер „За овладение техникой“.

- 1) Техпропаганда на сегодня — доклад. Рапорта с мест.
 - 2) Техбой между паровозниками и эксплуатационниками.
 - 3) Техтирина и Техуточка.
 - 4) Выставки и Консультации по Авторам, Автооспекти и Автообзорки.
 - 4) Кино: 15 д. Борьба и победа на транспорте. (Вход свободен).
- Симфонический оркестр