

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

13 октября
1933 г.

Орган Политотдела, Райпрофсоюза и Управления
Первого Тайгинского Эксплуатационного
района Томской ж. д. дор.

№ 60
(136)

Ко всем рабочим, ИТР и служащим Тайгинского Эксплуатационного района

Лесарицы!

Трудящиеся Советского Союза накануне празднования 16-й годовщины Великого Октября. Рабочий класс единственного в мире советского государства под руководством ленинской партии будет подводить итоги социалистического строительства.

Транспортники являясь одним из авангардов пролетарской армии вместе со всеми трудящимися должны рапортовать стране советов о своих победах на трудовом фронте.

Партия и правительство поставили перед транспортниками ответственные задачи в деле перестройки его работы и обязало нас вывести его на широкую дорогу.

Наша Томская дорога и район обслуживающий Урало-Кузнецкий комбинат являются ответственнейшими звеньями в общей системе строительства Урала и Кузбасса. Мы обязаны обеспечить Урал и Кузбасс перевозкой его грузов.

Нам необходимо сейчас мобилизовать себя на борьбу за первенство Томской дороги с тем, чтобы завоевать красное знамя «Правды» и с этим лозунгом мы должны будем идти и празднованию 16-й годовщины Октября.

Борьба за первенство требует от нас повышения производительности труда, чистоты в работе, крепкую трудовую дисциплину и непримиримой борьбы с лодырями, разгильдяями, очковитрателями и саботажниками.

Исходя из этого, мы кондуктора Томского резерва в оставшийся отведен времени до 7 ноября обязуемся:

повысить производительность труда, недопустить ни одного дефанта при сопровождении и обслуживании поездов.

Недопускать ни малейшего нарушения трудовой дисциплины и беспричинно выгонять из своих рядов лодырей, прогульщиков, разгильдяев и злостных нарушителей трудовой дисциплины.

Полностью охватить всех рабочих посещениями занятий по ликвидации технической неграмотности и организовать самопроверку, как освоили технику своего производства.

Провести проверку договоров соцсоревнования и ударничества, с тем, чтобы 7 ноября не осталось невыполненным ни одного договора.

Провести подписку на заем второй пятилетки среди вновь поступивших кондукторов с тем, чтобы в резерве не было ни одного рабочего не охваченного подпиской на заем.

Вызываем на социалистическое соревнование все бригады по реализации соцдоговоров заключенных между бригадами, сменами, цехами и предприятиями на лучшую подготовку к Октябрю.

В БОИ ЗА ЗНАМЯ «ПРАВДЫ».

(Подписи удачников).

КАЖДЫЙ РАБОКР и АКТИВИСТ ДОЛЖЕН ВЫПИСЫВАТЬ СВОЮ РУКОВОДЯЩУЮ ГАЗЕТУ «РАБОКР ТРАНСПОРТНИК» и ЖУРНАЛ РАБОКРЕСТКОР

Нынешний период развернутого социалистического наступления ставит перед рабочими и низовой печатью новые более сложные задачи.

Если в первый период развития рабоче-крестьянского движения главная задача рабочих сводилась к разоблачению и искоренению «мелких» недостатков механизма, то в нынешний период рабоче-крестьянские должны гораздо глубже вникать во все важнейшие вопросы социалистического строительства. А для этого, чтобы постоянно быть в курсе задач, которые стоят сейчас перед транспортной печатью и рабочими транспорта, для того чтобы постоянно знакомиться с опытом других транспортных газет и рабочих, учиться на их ошибках, перенимать у них наиболее ценный опыт надо постоянно читать и писать в руководящий орган рабочих и низовой печати железнодорожного транспорта — газету «Рабочий транспортник» и журнал «Рабоче-крестьянский корреспондент».

«Рабочий транспортник» и «Рабоче-крестьянский корреспондент» организуют обмен опы-

том, печатают руководящие статьи, дают обзор, борются за конкретное и дифференцированное руководство низовой печатью и рабочими, ставят на обсуждение новые вопросы в области печати и рабоче-крестьянского движения. Подписаться на газету «Рабочий транспортник» можно у каждого местного уполномоченного «Гудка» в любом почтовом отделении у любого писемного и уполномоченного газетой «ЗБТ».

«Рабочий транспортник» выходит 6 раз в месяц, подписная плата 60 коп. в месяц и 1 р. 80 к. на три месяца.

Журнал «Рабоче-крестьянский корреспондент» издается ЦК ВКП(б) «Правда» подписная цена на 1 месяц 35 коп. и три месяца 1 р. 05 к., на 6 месяцев 2 р. 10 к., на 12 месяцев 4 р. 20 к.

Подписывайтесь на долгие сроки, это позволит вам избежать перебоев доставки.

Редакция «ЗБТ» просит всех уполномоченных сообщать ход подписки и количество распространенных экземпляров.

Ред.

Перестройку работы станции доведем до конца

Величайшую ответственность за своевременную перевозку грузов, для промышленности и с/х, за успешное проведение осенне-зимних перевозок несет железнодорожный транспорт.

Четкое выполнение постановлений партии и правительства о перестройке транспорта, вот что должно быть положено в основу дальнейшей работы.

Выполнить это постановление — это значит добиться несомненных побед в деле улучшения работы и ликвидации его отставания.

К сожалению работники станции Тайга этого до сих пор не хотят понять. Проводимый по инициативе редакции «ЗБТ» 27/IX с. г. рейд смотра работы станции дал самые неутешительные результаты. Было выявлено ряд недочетов и прорывов во всех отраслях ее работы.

9 сентября был проведен повторный рейд с целью проверки того, как станция перестроилась, как она исправила свои недочеты.

Бригада в составе от «ЗБТ» тов. Петайчук, Куликова, Фролова, Козлова и Куликова сделали следующие выводы:

Работы станции за последнее время улучшились.

Уменьшились простои вагонов с грузами. Товарные поезда отправляются по расписанию если до первого смотра бывали случаи, когда поезда даже за семафором простаивали до 22 минут, то на 10/х мы имеем только один случай задержки на 2 минуты. Социализм ударничество начинает при-

нимать массовый характер. Систематически работают кружки техникумы.

Однако станция свою работу не перестроила до конца все же недозвела. Меньше всего эта перестройка чувствуется в работе МК, который работает из рук вон плохо. Не развернута массово-разъяснительная работа преступно медленно протекает обмен профбилетов, слабо ведется борьба с лодырями, рвачами и социально чуждыми элементами. Очевидно тов. Жариков и его заместитель Козычев считают что проведение этой работы для них не обязательно.

Вопросами быта МК так же не занимается и как результат этого стрелочники Калинин и Ганюнов из за необеспечения их продуктами подали заявление об увольнении. Имеющиеся неграмотные и малограмотные члены союза на сегодняшний день безобразно охвачены.

Есть случаи грубого нарушения трудовой дисциплины. Стрелки находятся в грязном состоянии и только лишь потому, что т. Сидоренко на эти безобразия смотрит сквозь пальцы. Приведенного материала достаточно для того, чтобы сделать вывод о том, что работа станции до конца не перестроена и ее руководители в лице т. Сидоренко и Жарикова должны повесить за это суровую ответственность.

БРИГАДА: Петайчук,
Фролов,
Куликов,
Куликов.

На товарном дворе ст. Тайга нужны большевистские порядки

Безобразная погрузка на товарном дворе на сегодняшний день заставляет бить тревогу. Начальник товарного двора Бирюков и секретарь партячейки Цидзик работу товарного двора на сегодня еще не перестроили. На товарном дворе систематически не правильно производят погрузку. Грузы, как стекла, ягода, аккумуляторы и т. д. заваливают тяжелыми вещами а хлеб грузят в грязные вагоны.

23 сентября товарный двор посетила бригада содействия прокуратуры и печати, которая выявила ряд безобразных погрузок сделанных весовщиками. Так, например, в вагоне № 459052 весовщик Ермолаев погрузил вверх дном аккумулятор и, что по техническим правилам не допускается, вагон № 323389 гружен цемент неравномерно, а на оси вагон № 500482 груз весь погрузили у дверей, а в боках же вагона была пустота. Весовщик Ярков в вагон № 321875 на стройпол грузил муку, с гвоздями среди которых лежал трансформатор, а весовщик Кармацкий в вагоне № 647826 на мешки с ягодами поставил швейную машину.

Простой вагонов на погрузочных пунктах происходит почти ежедневно, товарный кассир работает до 5 часов вечера, а с пяти до 8 утра следующего дня. Его никто не замещает, вагоны поданные в 14 часов не могут быть сформированы и приняты.

Вот факты говорящие с тем, как на товарном дворе реализовано решение партии правительства, как ведется борьба за знамя Германских рабочих и «Правды».

Надо сказать что начальник товарного двора работать по новому не хочет, а секретарь партячейки Цидзик, партмассовой работы не

ведет, полнейшая бездеятельность среди коммунистов.

Такая безобразная погрузка в дальнейшем терпимкой быть не может.

Партколлектив МК и общественность станции должны взять под особый контроль работу товарного двора, развернуть партмассовую работу в качестве погрузки и предотвращения простоя вагонов.

Надо дать живое руководство товарному двору, ибо при такой работе, как сейчас работает товарный двор, революционное знамя «ПРАВДЫ» нам не завоевать.

И-в

Простой вагонов — главнейшее препятствие работы

Плохо ведется борьба с простоями вагонов на ст. Томск II, где вагоны с продуктами рабочего питания по прежнему простаивают по несколько суток.

Так, например: вагоны № 440141, 302034, 340879, 302192, 448055, 454271, 501813 груженные солью и еще восемь вагонов груженные мукой двое суток неподвижно простояли вследствие нераспорядительности и благодушного начальника станции в подаче вагонов под выгрузку, хотя возможность подачи имелась.

Вот факты говорящие о том, как руководители станции Томск II реализуют решения партии и правительства.

Виновников, допустивший простой вагонов надо привлечь к ответу.

Г-ч, Г-в

Очковтирательство, саботаж перестройки- таков метод работы руководства депо Тайга

Политотдел организуя контроль исполнения до конца разоблачит
саботажников и очковтирателей

В конце августа и в начале сентября м-ца будучи в Тайге начальником политотдела дорожников Пономарев больше 7 дней отдавал внимание конкретной работе смен, цехов и бригад. Рабочие на профсоображении отмечали все недостатки в своей работе и выносили практические предложения по налаживанию работы, а коммунисты и беспартийные активисты заверяли политотдел, что они возглавят активность широких рабочих масс.

С тех пор прошло больше месяца, казалось бы выполняя предложения рабочих, перестраивая работу на основе решений партии и правительства, можно было добиться четкой и бесперебойной работы депо, но этого на сегодня нет.

Основной причиной плохой работы явилось, что руководство депо во главе Захарова, Анисимова и Гулевского не хотели по большевистски осуществлять указания начальника политотдела дорожников Пономарева. Они не организовали проверку и повседневный контроль исполнений принятых самообязательств рабочими. Напротив эти предложения рабочих долго лежали под спудом канцелярско-бюрократического метода руководства.

Газета „Деповской большевик“ не выносила на страницы конкретные виновников не исполнения рабочих предложений, не следила за ходом реализации решений общих собраний, а так же не было широкой информации, через газету вынесенных решений рабочими.

Попытки председателя МК Гулевского в создании проверочной комиссии не увенчались успехом. Созданная комиссия в составе Борисова, Киселева, Малюкова, Игнатова, Томилина, Кузьменных, не получив конкретного руководства со стороны парт и профорганизации ограничило почтенное руководство уведомив „выполняются“.

21 сентября на совещании организованном политотделом района по вопросу проверки выполнения решений общих собраний, выяснилось, что предложения рабочих не выполнены, политотдел потребовал немедленной реализации этих решений.

После этого заметно было оживление в работе. Начальник депо Захаров конкретно распределил все предложения рабочих к определенным лицам под ответственность, но саботажники и это было безразлично. Решения рабочих были встречены в штыки бюрократами Брехунец снова записывает „выполнено“, а инженер Малыгин заявляет: „Я никаких решений не признаю“.

27 сентября исходит срок исполнения рабочих предложений. Начальник депо Захаров „организовал проверку“. Но саботаж, как и прежде в перестройке работы остался силен, 13 рабочих предложений остались невыполненными. Причины этому мастер Смоляников и Беспятых указывают, что не было времени. Видите ли месяц прошел, а саботажники не нашли время провести в жизнь вот эти указанные нами часть требований рабочих:

„Начальнику депо поставить соответствующее лицо в саготавительный цех и наладить его работу“.

„Строго проводить периодичность горячих и холодных промывок“ (исполнитель Смоляников).

Рабочие предложения месяц лежали под спудом волокиты

„Н 15 октября на всех паровозах проверить состояние инструмента, сменить негодное, пополнить недостающие и сдать их по описям бригад (исполнитель Смоляников и Брехунец).“

Захаров зная, о саботаже в перестройке никаких мер к привлечению их к ответу не приняла. стал на путь покровительства саботажников. Секретарь партколлектива Анисимов говорит „незнаю“ этих безобразий. Где же знать секретарю партколлектива, что Малыгин Смоляников, Беспятых, Гулевский и другие не хотят решительно перестраивать работу транспорта, не он ли заклинал на собрании партактива проводимое тов Пономаревым, что партработу перестроим по большевистски.

На совещании у начальника депо 27 сентября Смоляников доложил, что предложение рабочих промывочного цеха — „Сроки простоя паровозов в ремонте строго выдерживать по графику ремонта“ „выполнено“, но бригада политотдела вскрыла, очковтирательство. Паровозы не выдерживают графика, на холодной промывке 48 часов. Так, например паровоз 712-74 простоял 53 часа, паровоз № 99-26 55 часов, паровоз 670, 62 часа и на горячей промывке вместо заданных 20 часов паровоз № 89-52 простоял 56 часов, паровоз № 685-83 простоял 45 часов паровоз № 713-25 простоял 56 часов.

Вот факты очковтирательства, могли же знать об этом секретарь партколлектива Анисимов, будучи на этом совещании.

В качестве ремонта паровозов хотя имеются сдвиги, но условия работы говорят, за то, что качество можно поднять на должную высоту, есть и хорошие образцы борьбы за высокое качество ремонта так например, 2 и 3 смена получила благодарность и поощрение за работу, но партия и цехом промывки не переносили лучшие образцы ремонта в другие смены, не бичевало бракоделов, а напротив есть случаи мидальничества с бракоделами, так например председатель цехкома Ерехин заявил, что „за сентябрь месяц было только два случая не доброкачественного ремонта“, но в действительности же случаи не качественного ремонта, не только не уменьшаются, но есть значительный прирост. Так, например слесарь Дьяченко ремонтируя паровоз 712-72 не верно собрал маятник а слесарь Ганжа и Прудников ремонтируя паровоз 99-26 также не верно собрали ресурсу бегунка. Профорганизации этих бракоделов не вынесли на широкое обсуждение общественности цеха.

Не лучше дело обстоит и с выполнением записей ремонта машинистов. Так например машинист паровоза № 709-05 Ириков записал „сменить крейцкопфный вал и обломанные болты“ (то бригада Зайцева делать ремонт отказалась).

В результате плохой расстановки рабочей силы, и отсутствие борьбы за качество, производительность труда понизилась в сравнении с августом.

Так, например.

	август	сентябрь
Слесарь Иванов	76 проц.	61 проц.
„ Колядо	107	94
„ Федотов	94	87
„ Кузьмин	86	69
„ Пишаков	52	49

Все эти факты свидетельствуют, что перестройка работы в промывочном цехе, прошла формально. Социалистическое соревнование и ударничество руководством цеха не возглавлено, подыри, разгильдяи, и нарушители трудовой дисциплины не получают жесткого отпора. Так например: 26 сентября на производство явились в пьяном виде слесарь Буланов и Ивлев. Мастер Смоляников передал в парт-ячейку для привлечения к парт-ответственности этих „коммунистов“ но секретарь ячейки Томилину, мер соответствующих не принимает. Предцехкома Ерехин, чтобы вести борьбу с нарушителями трудовой дисциплины предпочитает заниматься самоутраченностью, у него все хорошо, все в порядке, все удовлетворительно, но это далеко не так. По одной только одной имеет больше десяти заявлений по вопросу ремонта обуви. Вот как перестроена работа на промывке.

Не лучше обстоит дело в выполнении рабочих решений в паровозном цехе и там не обошлось без очковтирательства и саботажа в перестройке работы по новому. Из 32 рабочих указаний выполнено не больше 10 проц.

Руководство депо, вместо большевистской перестройки работы на основе решений партии и правительства, стала на лживый путь очковтирательства и саботажа перестройки работы, они создавали благополучие на бумаге, а на деле депо работает плохо. Бригада полит-отдела и печати вскрыла преступное очковтирательство в оздоровлении паровозного парка.

Широкий плакат убеждает читателей устами очковтирателей Смоляникова и Беспятова, что в депо Тайга процент больных паровозов 15,8 проц. Мы перестроились. Мы боремся за зная „ПРАВДЫ“.

А какое же действительное положение дела? Вот об этом говорят факты.

Паровоз № 31-25 вследствие неисправности парорбочего патрубка, стоит 3 суток под депо и больным его не числили. Паровоз № 87-70 выпущен с промывки 8 октября значился в „ожидании работы“, а когда нужно было приступить к работе оказалось, что паровоз не исправлен, имеет течь труб и эту работу только закончили к 11 часам 9 октября. Так же стояли неисправные паровозы 3189, 726-78, 670, 2385, 99-31 и другие, в поднаписной ведомости Беспятовых в графе „ожидания работы“.

Результатом этого очковтирательства и саботажа со стороны мастера Смоляникова и Беспятых был понижен процент больных паровозов на 6,2 процента.

Эти очковтиратели остались безнаказанными. Партийные и профсоюзные организации депо остаются

равнодушными к очковтирателям и саботажникам, они не хотят понять указания партии, что плохая работа коммунистов и беспартийных активистов — такой источник плохой работы железнодорожного транспорта.

Из этого указания ЦК ВКП(б) естественно вытекает что коммунисты, партийные и профсоюзные организации должны, ликвидировать все недостатки всей работы, и положить конец невыполнению планов, не дисциплинированности очковтирательству и саботажу в перестройке работы и осуществляя решения партии и правительства были обязаны прежде всего перестроить парт-массовую работу, повысить революционную бдительность и стать в авангарде инициативы рабочих масс борьбы за реализацию исторических решений партии и правительства, но этого руководства депо еще не добились.

Теперь наступил ответственный период осенне-зимних перевозок парт и профорганизации обязаны решительно повести борьбу с очковтирательством и саботажем в перестройке. Ведя подготовку к чистке партии необходимо разоблачать лже-коммунистов не способных на деле осуществлять политику партии, не способных возмужать активность рабочих масс. Организации социалистическое соревнование и ударничество, проводя повседневный контроль исполнения поднимая трудовой энтузиазм борьбы за четкую работу депо, ведя умную подготовку к Октябрю под руководством полит-отдела, парт и профорганизации депо должны прийти с крупными победами к годовщине ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ.

Б и Т.

На станции Тайга перемен нет

Перед работниками транспорта стоит важнейшая задача предотвратить непроизводительный простой вагонов на станции.

Плохо ведется борьба с простоями на ст. Тайга за похабную работу станцию наградили „орденом“ верблюда, но коренного перелома в работе сейчас еще не чувствуется.

Вагон № 989051 груженный цементом в адрес Красноярск, простаивает с 1 октября, вагон № 321183 груженный овсом, простаивает со 2 октября, вагон № 906445 груженный бревнами простаивает со 2 октября и еще 4 вагона простаивают со 2 октября.

Простой вагонов, неподачи вагонов под сортировку выбиваются поезда из расписания почти каждый день. Дело в том, что лица коммунисты на станции Тайга не видно. Парт-ячейка и профсоюз не заглядывают в глубь работы станции, где имеется открытый саботаж и круговая порука, где не желают проводить решения партии и правительства в жизнь.

Надо дать сокрушительный отпор всем тем, кто всякими способами стараются сорвать четкость в работе станции, виновников простоя вагонов привлечь к ответу.

С-в

ПОСТУПОК ШИРМАНА И МОРОЗОВА ОСУДИТЬ НА ШИРОКИХ РАБОЧИХ СОБРАНИЯХ

9 октября 1933 г. паровозной бригадой паровоза № 713-25, машинист Ширман, кондукторской бригады — главн. кондуктор Морозов — допущен вопиющий случай нарушения трудовой дисциплины, связанный с возможным причинением колоссальных убытков дороге с человеческими жертвами.

Поезд № 2001 под управлением машиниста Тайгинского паровозного депо Ширмана и главного кондуктора Морозова, отправившись со ст. Беркульской в 1 час 41 мин., проследовал блок-пост 31 км, несмотря на подаваемые сигналы сигнальником т. Саламакиным.

В результате указаний, поезд без остановки перешел на перегон, занятый п. № 813 и только был остановлен на 320 км., специально посланным с б/поста Иверка путевым сторожем Махищевым в 1 1/2 км от хвоста поезда № 813.

Кондукторская бригада, а равно и бригада смазчиков сигналов остановки при проезде блок-поста 331 км не давала — она преспокойно спала на тормозах. Этим же занималась и паровозная бригада машиниста Ширмана. Последний в разговоре по селектору сознался, что он „немного“ вздремнул.

Расценивая этот случай, как факт грубого нарушения трудовой дисциплины, ПРИКАЗЫВАЮ:

Машиниста Ширман и главного кондуктора Морозова с занимаемых ими должностей немедленно снять с отдачи под суд Военного Трибунала.

ДНТБ т. Быкову в суточный срок расследовать этот случай происшествия и материал расследования со своим заключением доложить мне, для передачи ТООГПУ.

ДНБ т. Еремину развернуть инструктивную работу среди всего состава кондукторов и кондукторских резервов.

Секретарям партийных проработать этот случай на широких партийных и профсоюзных собраниях, под углом укрепления трудовой дисциплины.

Воеж. Нач. 1-го Эксплот. района Оборотов.

Нач. Райполитотдела Гусев.

Шариков и Колчез изобретатели объективных причин тормозят обмен профбилетов

Обменом профсоюзных билетов в Тайгинском районе начали заниматься с 5-го сентября, и несмотря на это по отдельным коллективам сдвигов в этой работе нет.

Ярким примером указанного может служить МК службы движения во главе с товарищем Жариковым. Газета „ЗВТ“ упорно требовала о том, чтобы проводить обмен профбилетов надо, развернуть массово-разъяснительную работу.

Для Жарикова это очевидно не обязательно, иначе не чем объяснить, что красный уголок до сих пор этой работой не занялся. Ни лозунгов, ни плакатов, призывающих к разоблачению и пробавшегося в ряды железнодорожников и действующего „тихой сапой“ классового врага и его пособников нет. Обменом билетов занимаются только тогда, когда есть „свободное время“.

Как результат этого можно отметить, такое положение, что из 343 членов профсоюза на сегодняшний день получили билеты только 120 чел.

На вопрос почему так медленно идет обмен билетов? зам. МК Колчез пытается сослаться на объективные причины, реформирование смен, уборка картофеля и т. д.

Начало же работы по обмену билетов дало свои результаты. Вот те, кто не получил новых билетов, что мешало работе транспорта по новому:

Лебедев Василий — стрелочник оказался социально чуждым, Чебокин Петр Гераимович, начальник конторы, бывший жандарм, Каплин Семен Д. С. пьяница срывщик работы, Меркушев ДСП бывший офицер, Веженков Василий, баптист и ряд других.

Как видите, наличие классового чуждого элемента на лицо, а это уже обязывает нас во всей дальнейшей работе еще более бдительно относиться к обмену билетов и проводить эту работу, как можно скорее.

П.В.

Паровое отопление вагонного депо в опасности Ивченко и Беспятых бездействуют

Транспорт — важнейший участок социалистического хозяйства, от его четкой работы зависит бесперебойная работа всех предприятий, бесперебойное снабжение всех остальных звеньев хозяйства.

Транспорт должен работать, как часовой механизм.

Несомненно, что важную роль в этом разрезе, играет вагонное хозяйство.

Посмотрим, какова же действительная подготовленность Тайгинского вагонного депо, как администрация этого участка выполняет директивы ЦК и СНК о перестройке? С организации самостоятельного вагонного участка, паровозное депо должно было окончить до оборудования такового, без которого не возможно будет работать с наступлением холодов.

Как же выполнили эти обязательства?

В подавляющем своем большинстве плохо, лишь бы сбыть с рук, вот, что было положено в основу. Соптемся на бросающиеся в глаза факты по провозке парового отопления, возложенную на Беспятых.

Еще в июне месяце начали проводить паровое отопление, и только 28 сентября, кое как закончили, да и то так, что использовать его не представляется никакой возможности.

Поставленные два котла оказались настолько малозильны, что могут дать пару только для обогрева одной кочегарки, но не для всего депо. К тому же подача воды производится ручными насосами.

Спрашивается чем думал тов. Ивченко, когда он ставил вместо котлов, какие-то „самовары“ неизвестно на какое рабочее вагонного депо в день, пуска парового отопления пытались прогреть руки у батареи, но они были холодные, как лед.

„Тепло“ от поставленного парового отопления может чувствовать тов. Беспятых, на плечах, которого лежит ответственность за допущенное безобразие, и он должен понести ответственность.

Плохо еще и то, что несмотря на полную доказанность на не пригодность поставленного отопления, администрация депо ни каких мер к устранению недостатков, не принимает.

С наступлением холодов, работать в депо будет невозможно, а батареи и трубы парового отопления будут подвергнуты размораживанию.

Вот почему все внимание вагонного цеха должно быть брошено на немедленное устранение недостатков парового отопления.

Мухомов

Разгильдяев требуют изгнать из транспорта и строго наказать

Ударники бригад кондукторского резерва обсудив поступок машиниста депо Тайга Ширман и кондукторской бригады в составе главного кондуктора Морозова, младших, Шатохина, Скулкина и смазчика Иванова. Считают: допущенное ими грубое нарушение дисциплинарного устава на транспорте — есть прямая услуга классовому врагу, пытающемуся всеми силами и средствами затормозить работу транспорта и этим самым помешать быстрому ходу социалистического строительства в нашей стране.

Рабочие ИТР — ударники напрягают все силы чтобы ж.д. транспорт вывести на широкую дорогу работы, на основе неуклонного проведения в жизнь исторических решений партии и правительства, но разгильдяи, лодыри, паразиты трудовой дисциплины, — пособники классового врага в лице „Ширманов“ „Морозовых“ стали на путь этой упорной борьбы за знамя „Правды“.

Партия требует от нас решительно выправить работу транспорта. Мы это можем сделать, и только мы ведя решительную борьбу с прогульщиками лодырями и с теми, кто сегодня на посту решил „вздремнуть“ организуясь под знаменем социалистического соревнования и ударничества.

Поступок Ширмана, Морозова, Шатохина, Скулкина и Иванова осуждаем и решительно требуем строго наказать нарушителей трудового закона дисциплинарного устава на транспорте.

Эти разгильдяи не должны быть на транспорте и быть членами союза железнодорожников.

Мы под руководством политотдела РК ВК (б) борясь за первенство в дорожном конкурсе к 16 октября, придем с новыми победами.

Ударники Медведкин
Кридеев
Ведичкин
Коньихин

В кондукторском резерве станции Тайга дисциплинарный устав не применяют

НАРУШИТЕЛИ ТРУДОВОГО ЗАКОНА ВАЛГОТНО ДЕЙСТВУЮТ

Около трех месяцев прошло со дня вынесения исторического постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) „О работе железнодорожного транспорта“. Это постановление обязывало „немедленно приступить к проведению в жизнь утвержденного ЦИК и СНК СССР дисциплинарного устава на железных дорогах и обеспечить на основе его проведения, установление твердой трудовой дисциплины“. Партия и правительство рассматривают внедрение „сознательной железной дисциплины“ на основе устава, как одну из важнейших составных частей перестройки транспорта.

Однако действительное внедрение устава в жизнь в кондукторском резерве ст. Тайга отсутствует.

Так например, на ст. Холкино под обгон был принят поезд № 702. Бригада „от нечего делать“ пошла „греться“ в станцию (хотя и тогда была теплая) и в последствии этого решили вздремнуть.

Пропустив обгоняющий поезд дежурный по станции открыл семафор и поезд отправился дальше. Главный кондуктор кричал даже не проверив посты своих кондукторов, в результате чего поезд прибыл на ст. Тайга в сопровождении кондуктора Денисова.

Данный случай с большей ясностью говорит о том что кондукторский резерв перестроился только на бумаге.

Разве не ясно, что мы имеем дело с лодырями и дезертирами, или с прямыми врагами дезорганизаторами производства? Эти люди прилагают все усилия к тому, чтобы сорвать применение устава и установление на транспорте твердой дисциплины.

Внедрение устава о дисциплине, и установление на его основе твердой трудовой дисциплины — дело не простое. Нужна неслыханная бдительность и настойчивость в применении мер воспитательных, мер организаторских и мер нарядного порядка нужно воспитать крепкий состав начальников, способных б-

раться за дисциплину. Нужно неустанные разоблачения и вынуждения к ответственности, взаимного уважения, бумажных методов ручовства очуждательства, постоянных сысков на „объективные условия“, свивших себе прочное гнездо на транспорте. Нужна беспощадная борьба с классовыми врагами и их агентами — лодырями, лезачами, прогульщиками. Нужна повседневная мобилизация масс против каждого нарушения дисциплины, „вокруг каждого дисциплинарного взыскания, каждого судебного процесса.“

Нужна организация широкой самокритики, подъем мощи волны социалистического соревнования и ударничества и производственного энтузиазма, сметающего на своем пути все трудности, все попытки врагов разлагать дисциплину и подрывать работу транспорта. Коммунисты и безпартийные активисты транспорта под руководством политотделов во главе которых партия поставила лучших большевиков, сумеют преодолеть ботезни транспорта, построить его работу по новому и выполнить требования партии, чтобы транспорт работал „четко и без перебоев, как часовой механизм“.

П. Бушмелев.

ВЫЗЫВАЕМ ДОМОХОЗЯЕК

Я, работница клуба им. Ленина Глазунова А. и домохозяйка Христенко П. вызов Сафровой и Болтовской принимаем и в свою очередь вносим по 10 руб. и вызываем по-людскому наш му примеру следующие домохозяйки т.т. Игрина, Прохорова, Фролова, Александровскую, Павлову, Галуза, Кудряшву, Паникаровскую Рябенко, Мирошниченко, Масок, Зыткову, Тихонову, Барцеву, Суходольскую, Поликову, Шаряву, Иванову, Фатееву, Савкину и всех работниц РКК.

Глазунова, Христенко.

Охрана социалистической собственности на ст. Болотная не стоит на должной высоте

Мероприятий вынесенных по вопросу охраны социалистической собственности уже имеется достаточно много. Сейчас необходимо приступить практически к их действительной проверке исполнения к тому, как партийно-профессиональные организации на деле выполняют решения партии и правительства об охране собственности.

До сего времени охрана поставленная к грузам, еще не достаточно инструктируется, это видно хотя бы из того, что не редко лица стоящие у охраны вступают в разговор с посторонними лицами и даже есть случаи разглашения охраняемого объекта.

Так, например, на ст. Болотная сторож хлебного пакгауза рассказывал постороннему лицу, что он охраняет два склада закрытых на двух замках, остальные двери за-

крыты изнутри на крючки и т. д. В четном парке крайне недостаточно освещения, что тоже мешает охране грузов.

Не далеко ушло от перечисленных недостатков и депо, там сторожа явно не соответствуют своему назначению, ни кем они не инструктированы и своих обязанностей не знают.

Пропускная система согласно приказа начальника дороги за № 293 от 9 июля 33 года не введена несмотря на то, что у рабочих нет пропусков.

Сейчас необходимо немедленно закончить заграждение станций.

Вопросом охраны социалистической собственности нужно заниматься повседневно. На этом ответственнейшем участке должно быть мобилизовано внимание всей общественности ст. Болотная.

В. Гавелин.

Рейд актива РОКК

В КАЖДЫЙ ЦЕХ САНМИНИМУМ

Вот о чем говорит бригада рейда

В депо Тайга еще до сих пор есть много недочетов мешающие повысить производительность труда. Так, например:

Котельная и литейная

В котельной никакой вентиляции нет. Стоит густой дым, еле можно разглядеть работающих, дым режет глаза. Здесь, как в новом здании хорошо, поставлена вентиляция, но... она бездействует, олагодаря головотяпству строителей. Включение вентиляции требует "акробатики" надо на четвереньках влезать куда то с таким трудом, что рабочие предпочитают во время литья от вентиляции вовсе отказаться, нежели затруднять себя невозможным.

В помещении автогенной сварки

Автогенщик Фатеев работает в закупоренной со всех сторон комнате. Сильный жар мешает в ней пробыть несколько минут.

Можно ли производительно работать в такой атмосфере, которая определенно сделает работающих в ней инвалидов в самые короткие сроки. Об устранении этого недостатка никто не беспокоится.

Электростанция

Не говоря о тесноте помещения, здесь же отсутствует вентиляция. Рабочие уходят с головной болью, нет очки для воды, нет мыла, нет полотенца. Редко протираются стекла.

Кузница

Перед входом навалены груды железного лома. Лужа образовавшаяся в результате выбоины у входа, мешает войти в кузницу. Много стекол не вставлено. Не застеклены окна. Устранить этот недостаток легко, но никто не хочет.

Душ

Зайти в душевую; значит погрузиться в раскаленную атмосферу, где благодаря порчи труб отсутствует вентиляция. Стоит жара.

Дышать в такой атмосфере почти невозможно. Такая же жара и в умывальной, куда, никто потому и не заходит, нет мыла и полотенец.

Столовая № 19

Заботы о чистоте столовой, это одно из самых необходимых условий. Это уже все поняли, а на деле этого нет. Была "попытка" заняться уютом, но она осталась только попыткой директора Рыжова. Нет ни одной занавески, голые стены. Неуютно и не приятно выглядит столовая депо. Рабочая общественность слабо привлечена к контролю и организации самой столовой. Все это результат невнимательности к вопросам санминимума в столовой.

Санминимум на бумаге

В ряде станков висят на стенах запыленные доски и плакаты о санминимуме, но это все на бумаге. Ни баков, ни ури, ни ящиков для окурков нет.

Что нужно сделать

Развернуть общественную самодеятельность в борьбе за санминимум в депо.

Перечисленные вопросы требуют немедленного разрешения. Нужно мобилизовать префектив на борьбу за чистоту в депо, за правильную вентиляцию, за чистую воду, за исправный душ и уют в столовой.

Надо расставить санитарные посты РОКК во всех цехах, организовать кружки РОКК, создать уселки, шире продвигать в рабочую массу вопросы оздоровления, ставить их на рабочих собраниях и говорить об этом в печати.

Таким путем несомненно будет быстро устранены перечисленные санитарные недочеты и рабочие в здоровых условиях будут давать большую производительность и лучшие качества работы.

Бригада РОКК: Львовский, Серебрянников.

СМОЛЯННИКОВ САБОТИРУЕТ ПЕРЕСТРОЙКУ ЗАРПЛАТЫ

Новая система зарплаты неминуемо повышает производительность труда и роль мастера и бригадира на ремонте паровозов. Мастер извещая в свои руки нормирование труда, знающий организацию и учет труда сумеет наладить руководство бригадой.

Право предоставленное мастеру о повышении и снижении установленных норм выработки до 10%, так же является в его руках весьма сильным средством стимулировать качество работы, поощрять лучших и бить лодырей и бракоделов.

И наоборот; если дело нормирования труда будет по прежнему находиться в руках технических работников — будет все еще являться плом канцелярского творчества, без привлечения ударников профгоров в бригаде — дело коренного улучшения и технического руководства в депо с места сдвинуто не будет.

Вот этого до сих пор не могут понять руководители депо Тайга, они по прежнему причину неудовлетворительной работы ищут во всем, но только не в правильной организации зарплаты и организации труда.

Мастер промывочного ремонта Смоляников на которого в первую очередь ложится ответственность за верность расценок.

Последний дела доверил нормировщикам и расценщикам Тихонову и Левашкину, которые с пересмотром норм зарплаты, запутались и не справляются.

Уже три месяца прошло со дня опубликования решения партии и правительства с перестройкой системы заработной платы, но мастер Смоляников, до сего времени не перестроился.

Слесари еще не знают расценок ремонта деталей да и где они будут знать если последний не спущены в цеха.

Слесарь 6 разряда т. Ковриго прямо заявляет, что арматурщики сейчас работают в темноте т. к. они не знают сколько получит за ремонтируемую деталь, и только на ее ремонт требуется время. Ковриго систематически не выполняет тарифную ставку, только потому, что его посылают работать на низкий разряд, и работу ценят не верно.

Имеются такие расценки, что всю смену проработаешь и ничего не получишь. Есть и такие, что за 3 часа можно вполне обработать свою дневную ставку.

Так, например, в расценке дышлаевой валик после механической обработки, опилить и пригнать поставлено большее количество времени, а поэтому здесь и проставлена большая сумма денег.

Фактически же новые валики обрабатываются очень редко, а больше обрабатывают и заклинивают старые условия же ценят, как обработка новых валиков.

Или расценка бригад на постановку сухонарной обшивки, где время, не предусмотрено.

В расценке не учтено, что редкий раз бывает, так чтобы слесарю не затрачивать по 2 часа для того, чтобы высверлить дыры для шурупов. Вследствии отсутствия шурупов, слесарям приходится самим нарезать, чего в расценке не предусмотрено.

Вот короткие факты говорящие о том, что где действительно без большей затраты времени можешь быстро заработать где много затрачиваешь времени ничего не зарабатываешь.

Кроме этого в этом же депо, в автоматной бригаде некоторые расценки составлены без всяких предусмотрений и учета расхода времени на произведенный ремонт.

Так, например, 10 октября слесарь 5 разряда т. Синочекко 4 часа смонтировал привод смазочного аппарата на паровозе № 683-30 и за которые получил меньше рубля.

Чем это объяснить?

Тем, что прежде чем приступить к работе он много потерял времени на поиски кусков железа, а чтобы сделать новый привод, сам его сковал просверлил дыры и поставил на место сколько он получит за эти 4 часа он не знает. Вместо того, чтобы нековку привода сделать кузнецу, слесарю Синочекко пришлось эту работу делать самому т. к. на промывочном ремонте кузнецы нет.

Но совершенно по иному ценится эта работа у расценщика, там наковка и хождение за розным железом не указано. Такие расценки ясно, что вместо настоящей борьбы за качество сводят дезорганизацию среди слесарей.

Эти факты говорят о том, что в депо Тайга решения партии и правительства не выполняются, перестройка системы заработной платы доверена нормировщикам, эти факты говорят, что слесари промывочного ремонта работают в темноте.

Мастер Смоляников в пересмотре норм саботирует.

Цехом и партчейка вместе живого руководства, вместо осуществления действительной перестройки работы в депо, на это только взирает.

Партколлектив и МК паровозников должны мобилизовать коммунистов и беспартийных активистов на дело перестройки депо и особенно на важнейшем участке работы зарплаты и нормирования, ибо правительство и партия требует чтобы система зарплаты и нормирования на транспорте были превращены в один из мощных рычагов, при помощи которого мы должны добиться коренного улучшения работы транспорта.

См-в

Вот виновники непроизводительной работы

3 октября для погрузки хлебных щитов на материальном складе ст. Тайга было послано 6 чел. грузчиков с товарного двора. Загрузив один вагон щитами грузчики 5 часов непроизводительно ожидали работы.

4 октября опять эти же грузчики на эту же работу были посланы с товарного двора, где грузчики просидели с 12 часов до 6 часов безрезультатно ожидая подачи вагонов, не смотря что в эти дни на товарном дворе было много своей работы.

Такие безобразные факты почти наблюдаются каждый день. Дело в том, что начальник материального склада открыто саботирует в работе ст. Тайга а профсоюз материального склада этого не замечает.

Ответ, редактор Ф. Толстинов