

В-ДНЕВНАЯ
РАБОЧАЯ
ГАЗЕТА
№ 61 (252)
16 НОЯБРЯ
1933 г.
5-год изда-
ния
Адрес редакции:
Вологда
ВРЗ тел. 55

Бьем тревогу

14 ноября в рабочей столовой бригада котельного цеха Жилина и Егоров вскрыли из ряда гон выходящие безобразия. В рубце приготовленном для продажи из буфета обнаружено 8 булавок. Этот факт заслуживает со стороны всей общественности завода самого пристального внимания. Нужно срочно организовать расследование по этому вопросу. Проверить аппарат столовой. Выявить, чья вредительская рука пытается сорвать общественное питание.

Пролетарский суд должен сурово наказать виновников преступления вскрытоего рабочим контролем.

ЦЕХОВОЙ.

ДЕЛО ВСЕИ СТРАНЫ

Политотдел Харьковского района Южной дороги и политотдел Лозовской МТС сделали превосходное начинание в большевистской подготовке к борьбе с наступающим снежными заносами на транспорте. По инициативе политотделов колхозники Лозовского района заключили с железнодорожниками договор о помо- рожниках транспорту в снегоборьбе.

Договор этот опубликованный в «Правде», является документом большого значения. Вместе с

другими фактами последне- го времени он знаменует начало поворота широкой пролетарской и колхозной общественности лицом к транспорту. Комсомол проводит вербовку 5 000 комсомольцев в слизаки. На ря- ге заводов организованы железнодорожные вагоны. Колхозники заключают с транспортом договоры об организованной помощи в снегоборьбе. Все это гово- рит о том, что мало-по малу

дело поднятия транспорта — не на словах, а в реальной действительности — начинает становиться делом всей страны.

Нет ни одной отрасли на- родного хозяйства, которая бы не ощущала бы на сво- ей собственной спине по- следствий неудовлетвори- тельной работы транспорта. В помощь всей страны нуж- дается транспорт, являю- щийся узким местом народ- ного хозяйства. И эта по- мощь должна быть оказана.

Гнилая позиция нейтралите- та по отношению к транс- порту, с которой еще до

сих пор не расстались мно- гие местные организации, должна быть сломлена.

Работа транспорта тесно переплетена с работой всех отраслей народного хозяй- ства. Плохая работа транс- порта тяжелыми ударами обрушивается на заводы, фабрики, совхозы и колхозы. И наоборот его хорошая работа намного облегчает и улучшает положение всего народного хозяйства. Вот почему забота о бесперебой- ной работе транспорта яв- ляется кровным, родным де- лом каждого завода, каждой фабрики, совхоза и колхоза.

Лозовской договор, прокладывающий путь к органи- зованной помощи транспорту со стороны колхозников, яв- ляется образцом для всех политотделов, для всех кол- хозов и железнодорожных организаций.

Конечно, договор — это

только начало дела. За этим началом должна последовать энергичная работа по выполнению взаимных обяза- тельств. Только при этом условии договор будет реа- лизован, и транспорт полу- чит необходимую ему под- держку в снегоборьбе. На обединенном совещании колхозников и железнодорожников на ст. Лозовой приводились примеры, как невыполнение взаимных обя- зательств в прошлые годы срывало помочь транспорту со стороны колхозов.

— Нужно учесть ошибки борьбы со снегом в прошлые годы, — говорится в до- говоре лозовских колхозни- ков и железнодорожников, — вербовка рабочей силы про- извилась бюрократически и носила голый администра- тивный характер. Договоры касались Ф. О. Малько, договорах, не знали об ус- ловиях работы, а председа- тель сельсовета, председа- тель колхоза немедленно после подписания договора забывали о нем. С другой стороны, и железнодорож- ные организации не готови- лись к приему рабочих, пло- хо снабжали их, не вели никакой культурно-полити- ческой работы. Достаточно привести такой позорный факт, что до сих пор пятая дистанция пути Харьковского района Южной дороги не уплатила колхозникам за прошлую зиму около 3.000 рублей.

Политотделы иначе подо- шли к привлечению колхоз- ников. Они проводят это дело не вихомолку, а как большое общественное ме- роприятие, соединяя его с большевистской организа- ванностью. Каждый колхоз обязуется выделить на сне- гоборьбу строго определен- ное количество людей и ло- шадей. Выделенные колхозом люди организуются в бригады во главе с бригадирами из лучших колхозников, показавших себя хо- рошими организаторами об- щественного труда. К каж- дой бригаде прикрепляется определенный участок пути, что кладет конец обезличке и дает возможность организовать социалистическое соревнование в снегоборьбе.

Особого внимания заслу- живает второй пункт до- говора:

«Прикрепить колхозы к следующим околоткам для снегоборьбы:

И к первому окладиу пятой дис- танции прикрепляются:

Артели:	Чел	Под- вод.
Им. 12-й годовщ. Октября	80	8
Им. Косынки	50	4
Им. Буденного	30	2
«Советские солдаты»	80	8
Им. Крупской	30	2
Им. III Интернационала	43	3
Им. 2-й пятилетки	45	4
Им. 6-го съезда советов	30	3
«Червонный Жовтень»	30	3
Им. Шевченко	25	3

Точно также конкретно оговорено, что обязуются дать и какие колхозы осталь- ным околоткам дистанции.

Что касается обязательств железнодорожников, то ло- зовской договор требует ак- куратной оплаты труда, обе- спечения колхозников теп- лыми помещениями, постель- ными принадлежностями, а также горячей пищей и ки- пятком наравне со штатны- ми рабочими дороги.

Есть основания надеяться, что районный политотдел Харьковско- зовской МТС сумеют блес- стяще реализовать этот пре- восходный договор, а все остальные политотделы под- хватят их инициативу и ор- ганизуют широкое привле- чение колхозников к участию в снегоборьбе, что явится началом систематической помощи транспорту со сто- роны колхозов. Политотделы Харьковского района и Ло- зовской МТС — инициаторы договора — обязаны сосредо- точить свое внимание на том, чтобы ни одна «мелочь» подготовки к реализации до- говора не была упущена, чтобы организация сне- гоборьбы была поставлена об- разцово.

Но не только в этой по- мощи нуждается транспорт. Гнилая позиция нейтралите- та больше всего проявляет- ся в непосредственных вза- имоотношениях между тран- спортом и другими отрасля- ми народного хозяйства. Возьмите работу клиентуры. Сколько здесь самого гру- бого игнорирования спра- ведливых требований тран- спорта, сколько прямого са- ботажа. Недопустимая за- держка вагонов под погруз- кой и разгрузкой, разрушение вагонов вследствие преступного к ним отноше- ния, — все это тяжелым бре- менем ложится на транспорт приводит к жестоким пере- боям в его работе.

«Правда» печатала ма- териал, в котором рассказывается, как на Магнитогорском заводе голово- тяпы и прямые преступники разрушают великолепные хопперы, как на этом пере- довом по технике заводе варварски относятся к ис- транспорту, — это надо пом-

пользованию транспортных средстv. И никто не вмешивается в безобразную рабо- ту транспортного цеха «Маг- нитки». Ни руководители завода, ни партийные и профес- сиональные органи- зации, ни прокуратура не принимают никаких мер чтобы пресечь разрушение под- вижного состава и заставить людей беречь ценнейшее государственное имущество. Время новому директору за- вода тов. Завенягину пре- сечь эти безобразия в корне!

Громадный ущерб стране наносят простой подвижно- го состава под разгрузкой и погрузкой. Ежедневно остаются неразгруженными 21—22 тысячи вагонов. Это значит, что омертвляется громадное количество под- вижного состава. Он стоит в бездействии в тупиках. в то время, как со всех концов несет требование: вагонов!

Пролетарская обществен- ность должна бороться за то, чтобы ни один вагон не стоял ни одного лишне в ча- са под погрузкой и разгрузкой. Овоевременная погруз- ка и разгрузка вагонов — одно это мероприятие даст стране дополнительно каж- дый день не одну тысячу вагонов, в которых мы так нуждаемся!

Серьезная помощь тран- спорту нужна также в об- ласти материально-техниче- ского снабжения. Транспорт нуждается в постоянном по- полнении новыми паровозами, вагонами, рельсами, шпалами. Между тем про- мышленность выполняет свои обязательства неудов- летворительно. Достаточно сказать, что за 9 месяцев тек-ущего года Луганский за- вод недодал транспорту 78 паровозов, вагонный завод им. «Правды» — 655 хоппе- ров, завод им. Марти — 306 цистерн, Крюковский завод — 1405 платформ и гондол.

Пролетарская обществен- ность должна бороться за то, чтобы выполняемые за- водами заказы транспорта сдавались с полной аккурат-ностью как по количеству, так и по качеству.

Начинаяющийся поворот широкой пролетарской об- щественности лицом к тран- спорту обязывает его рабо- тников во много раз уве- личить энергию и настой-чивость в перестройке своей работы, в улучшении рабо- ты транспорта. Главная от- ветственность и главная ви- на за плохую, недостаточ-ную работу транспорта ле- жит на самих работниках транспорта, — это надо пом-

нить и не забывать. И если партия спрашивает с клиен- туры транспорта и с его поставщиков аккуратной и тщательной работы, то она вдвое и втройне спросит с самих транспортников. Между тем они работают еще очень плохо. В част- ности в подготовке к зиме наблюдаются недопустимая и преступная беспечность железнодорожной администрации и отявленный са- ботаж бирюкратов и чи- новников, которых на тран- спорте еще сколько угодно.

На днях в «Правде» были опубликованы материалы рейда ударников по про- верке готовности к зиме водоснаб- «ающей» системы транспорта. Проверка по- казала, что водоснабжаю- щие устройства, за редки-ми исключениями, совер- шенно не готовы к зиме, несмотря на наступление первых заморозков. Водо- наборные колонки на мно- гих станциях не отремонти- рованы, колодцы не очище- ны от мусора, к отоплению колонок, как правило, не приступлено. На ряде стан- ций в зданиях, где распо- ложены механизмы, подаю- щие воду, выбиты стекла, печи неисправны, двери разбиты.

На важнейшем узле Се- веро-Кавказской дороги — в Батайске из семи колонок работает только одна. Остальные испорчены и не ремонтируются. А началь- ник дороги тов. Базулин все еще пишет приказы о подготовке к зиме. Но гро- цена его приказам перед лицом подобных фактов!

Начальник Северной до- рожи тов. Амосов тоже «спустил» из линии немало бумаг о подготовке к зиме, а проверка обнаружила, что на таких крупных станциях, как Иваново и Всполье, почти все колонки неисправны и не подготовлены к зиме. В Самаре, под боком у начальника Самаро-Златоустовской дороги тов. Ковылкина, колонки находятся в самом запущен- ном состоянии и неминуемо замерзнут с наступлением первых холодов. Не пора ли тт. Базулину, Амосову, Ковылкину, да и многим другим начальникам дорог, перестать верить в маги- ческую силу приказа и за- няться большевистской под- гото-кой к зиме и на всех участках?

ОКОНЧАНИЕ НА 2 стр.

ПОСЛЕДНЕЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПОЛИТОТДЕЛА 5 РАЙОНА О РАБОТЕ ВОЛОГОДСКОГО ВАГОНО-РЕМОНТНОГО ЗАВОДА

Треугольник ВРЗ—начальник тов. Арефьев, секретарь парткома тов. Абрамов, предсекретарь тов. Суворов Формально, бюрократически отнеслись к проведению в жизнь решений ЦК ВКП(б) и СНК «О железнодорожном транспорте», не возглавили борьбы за быстрейшую реализацию этих решений, проглядели злостный саботаж перестройки работы на заводе и в ряде цехов.

Выполнение производственной программы заводом в сентябре и октябре позорно сорвано (вместо 75 по плану в сентябре выпущено 58 и вместо 102 в октябре выпущено всего лишь 58 вагонов), несмотря на то, что в течение последних полутора декад в октябре завод «штурмовал» (допустив при этом огромное количество сверхурочных работ). Качество ремонта вагонов остается низким. Имеют место такие возмутительные безобразия, как например предъявление выпущенного из ремонта готового вагона 8037, на котором после обнаруживается гнилой пол, стойки и обвязочные бруски. Брак литья достигает 6,4 проц., переделка поковки 524 кг. (в октябре).

Следствием такой безобразной работы завода является:

а) Из рук вон скверное состояние трудовой дисциплины, в особенности среди самого комсостава и руководителей завода, начиная с начальника Арефьева и начальников цехов, не проводящих дисциплинарного устава ж. д. в жизнь и оставляющих безнаказанной возмутительную распущенность на заводе.

б) Вследствие злостного саботажа, в особенности по вагонному цеху (нач. цеха Ежевский до последнего дня упорно игнорировал проведение мероприятия ЦК ВКП(б) и СНК, направленных на ликвидацию обезлички в ремонте вагонов) в частности об упразднении монтеров, специализацию работы и др., повторялся саботажническим действиям отдельных бывших монтеров, «обиженных» тем, что их со среднего звена направили на руководство бригадой.

в) Вследствие исключительной запущенности партийно-массовой работы: подмены ее голым администрированием, необеспечения авангардной роли коммунистов на производстве (из 494 коммунистов—285 не являются ударниками, потеря в отдельных звеньях организации классовой бдительности) допущение на заводе чужаков: рессорщика Артамонова, учетчика Блинова, кулачка Сиреничева, бывшего крупного торговца и др. крайне слабой борьбы «с жуликами с партбилетом в кармане». («Коммунисты» Гудков, Юшков и Фефилин занимались приписками—обкрадывали государство) неудовлетворительного состояния и прямой недоработки партпросвещения (срыв партии чебы: 28/X партучеба по всему вагонному цеху была сорвана и др.).

Вместо решительной борьбы с допущенными извращениями партлиний и крупнейшими недочетами в работе завода, вскрытыми и указанными работавшей на заводе бригадой райполитотдела, отдельные руководящие работники завода, в особенности редактор газеты «Тяговик» Комичев, встали на путь не только прямого саботажа по отношению к бригаде политотдела (Комичев замалчивал работу бригады, не пропускал в газете «Тяговик» разоблачительных материалов бригады), но и явной дискредитации политотдела района, при чем партком завода, в лице Абрамова примирически отнесся к такого рода безобразным фактам.

ОКОНЧАНИЕ ПЕРЕДОВОЙ „ПРАВДЫ“

В «Правде» 13 ноября публикуются материалы о подготовке работы транспорта в зимний период.

Сводка от 13 ноября о работе железных дорог показывает, что 10 ноября погрузка достигла без малого 60.000 вагонов. Это служит лучшим доказательством того, что транспорт может не только выполнять, но и перевыполнять свою программу. И это будет достигнуто, если саботажники, бюрократы и либералы будут разгромлены до конца.

(Передовая «Правда» от 13 ноября).

Исходя из всего этого политотдел постановляет:

1. Категорически, в последний раз предупредить начальника завода тов. Арефьева, секретаря парткома тов. Абрамова и предсекретаря тов. Суворова, что если они в течение ноября не обеспечат большевистский порядок на заводе, подлинную перестройку всей работы завода, на основе решений ЦК ВКП(б) и СНК СССР по транспорту, дисциплинарного устава ж. д. и указаний партии в передовой «Правде» от 30 октября «Преодолеть главную трудность, о дисциплине среди комсостава и обеспечении троекратной проверки исполнения, то этим самым они, как нарушившие боевую директиву партии, будут поставлены вне рядов партии.

2. Утвердить решение бюро парткома завода от 29 октября с.г. о снятии с работы, как саботажника перестройки нач. вагонного цеха члена ВКП(б) Ежевского с объявлением ему строгого выговора с предупреждением, распуска бюро ячейки вагонного цеха и снятия секретаря Зуева, с объявлением ему строгого выговора с предупреждением. Одобрить решения парткома о снятии с работы мастера оппортуниста Рынского и обновления руководства литейного цеха. Обязать начальника завода тов. Арефьева немедленно укрепить руководство вагонного и кузнецкого цехов.

3. Редактора печатной газеты «Тяговик» члена ВКП(б) Комичева, за явный саботаж бригады политотдела (замалчивание ее работы на заводе, не помещение разоблачительных материалов в газете, дискредитация отдельных руководителей бригады, распространение ложных не проверенных слухов и др.) с работы редактора снять и поставить вопрос перед дорпартийной комиссией об исключении его из рядов ВКП(б).

4. Начальнику завода Арефьеву обеспечить:

а) полную готовность завода к зиме, не позднее 15 ноября отеплив и остеклив все помещения цехов, в особенности вагонного цеха и немедленно разрешив вопрос о помещении для замочной мастерской.

крыть заводскую столовую.

б) Немедленно провести мероприятия по линии ОРС и столовых о преимущественном снабжении и питания ударников (лучшие обеды, дополнительная выдача продуктов, товаров и др.) и о решительном улучшении рабочего снабжения и общественного питания на заводе.

5. Парткому тов. Абрамову основное внимание сосредоточить на ликвидации отставания, недопустимой запущенности партмассовой работы, подняв партмассовую работу в уровень тех задач, которые предъявляет патрия транспорту. Практически:

а) до 20 ноября проверить участие каждого коммуниста в соцсоревновании и ударничестве (их соцдоговоры, степень выполнения каждым) решительно борясь с лжеударниками в рядах партии, поставив четко перед каждым коммунистом: «коммунист не ударник—не коммунист»

б) Решительно укрепить партработу в бригаде, подняв роль партгруппиров, систематически не реже одного раза в пятидневку, инструктируя их в цехе по конкретным вопросам партработы. В ноябре—декабре провести краткосрочные курсы, пропустив через них партгруппиров.

в) К 15 ноября организовать на заводе агитколлектив. Провести не позднее 20 ноября на заводе сквозное совещание агитмассовых работников (общезаводских цеховых агитмассов, низовых группиров, агитаторов и т. д.) по вопросам массово-политической работы, проработав на этом совещании материал по вопросам групповой агитации, (опубликованный в «Спутнике агитатора» № 20).

6. В результате всех этих мероприятий, а также решительного улучшения постановки партийного просвещения на заводе, должно быть обеспечено усиление, поднятие качества партийно-массовой и политической работы на заводе вокруг конкретных вопросов: перестройки работы завода, на основе решения ЦК ВКП(б) и СНК по транспорту, выполнения производственной программы, подготовке к чистке рядов партии, вопросов международного положения и очередных хозполитических кампаний; должна быть обеспечена мобилизация коммунистов, комсомольцев и широкой рабочей массы на повышение классовой бдительности, решительного изгнания с завода чужаков и тем самым ликвидация позорного отставания завода в выполнении производственной программы.

Начальник политотдела 5-го района Сев. ж. д. дор. ЛОМИДЗЕ.

ОРГАНИЗУЕМ КОЛХОЗНЫЕ МАССЫ НА ПОМОЩЬ ТРАНСПОРТУ

Передовая, которую мы сегодня перепечатываем из ЦО «Правды», «Дело всей страны» и договор колхозов Лозовщины с железнодорожниками Харьковского района опубликованный в «Правде» 12 ноября, имеют исключительное хозяйствено-политическое значение для всего транспорта.

Эти документы начальник политуправления НКПС т. Полонский предложил применительно к каждой дороге, району, участку, предприятию проработать среди широких масс железнодорожников.

Нужно посвятить этим документам парт и политдни, проработать их в партийных, комсомольских кружках и школах политграмоты.

— Политотделы железнодорожного транспорта—пишет тов. Полонский—вместе с политотделами МТС и совхозов должны поднять и обеспечить организацию массового движения пролетарской и колхозной общественности за реальную помощь железнодорожному транспорту в выполнении поставленных перед ним задач.

желый зимний период.

Задача наших заводов подхватить инициативу политотдела Харьковского района и политотдела Лозовской МТС. Подшефные нам колхозы Семенковского сельсовета могут принести огромную помощь в деле подготовки заводов к зимнему периоду.

Нужно выработать вместе с колхозниками взаимные обязательства, конкретный договор. Подготовиться к встрече колхозников, развернуть с ними культурно-массовую работу.

ПИШИТЕ В ГАЗЕТУ «СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ»

Газета «Северный путь» доработала на своих страницах в течение 12 дней будет освещать работу вагоно-ремонтного завода.

Прибывшая на завод бригада «Северного пути» обращается ко всем рабкорам и рабочим завода писать в газету «Северный путь» о всех наболевших вопросах.

Пишите о том, как у вас организовано соревнование и ударничество, как организована заработка, как поставлена партийно-массовая работа и т. д.

Материал можете послать в газету «Северный путь» по адресу: Москва, Рязанская 12, комната 215 или представителю «Северного пути» тов. Новикову, находящемуся в редакции газеты «Тяговик».

Бригада «Северного пути».

Врио. отв. редактора И. МОЛОТИЛОВ.