

Бьем тревогу

14 ноября в рабочей столовой бригада котельного цеха Жилина и Егоров вскрыли из ряда вон 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 вскрытого рабочим контролем.

ЦЕХОВОЙ.

ДЕЛО ВСЕЙ СТРАНЫ

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

Договор этот опубликованный в «Правде», является документом большого значения. Вместе с другими фактами последнего времени он знаменует начало поворота широкой пролетарской и колхозной общественности лицом к транспорту. Комсомол проводит вербовку 5 000 комсомольцев в смазчики. На ряде заводов организованы железнодорожных вагонов. Колхозники заключают с транспортом договоры об организованной помощи в снегоборьбе. Все это говорит о том, что мало-по-малу дело поднятия транспорта — не на словах, а в реальной действительности — начинается делом всей страны.

Нет ни одной отрасли народного хозяйства, которая бы не ощущала бы на своей собственной спине последствий неудовлетворительной работы транспорта. В помощи всей страны нуждается транспорт, являющийся узким местом народного хозяйства. И эта помощь должна быть оказана. Гнилая позиция нейтралитета по отношению к транспорту, с которой еще до сих пор не расстались многие местные организации, должна быть сломлена.

Работа транспорта тесно переплетена с работой всех отраслей народного хозяйства. Плохая работа транспорта 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 бесперебойной работе транспорта является кровным, родным делом каждого завода, каждой фабрики, совхоза и колхоза.

Лозовский договор, прокладывающий путь к организованной помощи транспорту со стороны колхозников, является образцом для всех колхозов и железнодорожных организаций.

Конечно, договор — это

только начало дела. За этим началом должна последовать энергичная работа по выполнению взятых обязательств. Только при этом условии договор будет реализован, и транспорт получит необходимую ему поддержку в снегоборьбе. На объединенном совещании колхозников и железнодорожников на ст. Лозовой приводились примеры, как невыполнение взаимных обязательств в прошлые годы срывало помощь транспорту со стороны колхозов.

— Нужно учесть ошибки борьбы со снегом в прошлые годы, — говорится в договоре лозовских колхозников и железнодорожников, — вербовка рабочей силы производилась бюрократически и носила голый административный характер. Договоры заключались формально, договорах, не зная об условиях работы, а председатель сельсовета, председатель колхоза немедленно после подписания договора забывали о нем. С другой стороны, и железнодорожные организации не готовились к приему рабочих, плохо снабжали их, не вели никакой культурно-политической работы. Достаточно привести такой позорный факт, что до сих пор пятая дистанция пути Харьковско-го района Южной дороги не уплатила колхозникам за прошлую зиму около 3.000 рублей.

Политотделы иначе подошли к привлечению колхозников. Они проводят это дело не втихомолку, а как большое общественное мероприятие, соединяя его с большевистской организованностью. Каждый колхоз обязуется выделить на снегоборьбу строго определенное количество людей и лошадей. Выделенные колхозом люди организуются в бригады во главе с бригадирами из лучших колхозников, показавших себя хорошими организаторами общественного труда. К каждой бригаде прикрепляется определенный участок пути, что кладет конец обезличке и дает возможность организовать социалистическое соревнование в снегоборьбе.

Особого внимания заслуживает второй пункт договора:

«Прикрепить колхозы к следующим околоткам для снегоборьбы:

В первом околотке пятой дистанции прикрепляются:

| Артели: | Чел | Под-вод. |
|-------------------------------|-----|----------|
| Им. 12-й годовщ. Октября. | 80 | 8 |
| Им. Коссиога | 50 | 4 |
| Им. Буденного | 30 | 2 |
| «Советское село» | 90 | 6 |
| Им. Крупской | 30 | 2 |
| Им. III Интернационала | 45 | 3 |
| Им. 2-й пятилетки | 45 | 4 |
| Им 6-го созв. советов | 30 | 3 |
| «Червоний Жовтень» | 30 | 3 |
| Им. Шевченко | 25 | 3 |

Точно также конкретно оговорено, что обязуются дать и какие колхозы остальным околоткам дистанции. Что касается обязательств железнодорожников, то лозовской договор требует аккуратной оплаты труда, обеспечения колхозников теплыми помещениями, постельными принадлежностями, а также горячей пищей и кипятком наравне со штатными рабочими дороги.

Есть основания надеяться, что район и политотдел Лозовской МТС сумеют блестяще реализовать этот превосходный договор, а все остальные политотделы подхватят их инициативу и организуют широкое привлечение колхозников к участию в снегоборьбе, что является началом систематической помощи транспорту со стороны колхозов. Политотдел Харьковского района и Лозовской МТС — инициаторы договора — обязаны сосредоточить свое внимание на том, чтобы ни одна «мелочь» подготовки к реализации договора не была упущена, чтобы организация снегоборьбы была поставлена образцово.

Но не только в этой помощи нуждается транспорт. Гнилая позиция нейтралитета больше всего проявляется в непосредственных взаимоотношениях между транспортом и другими отраслями народного хозяйства. Возьмите работу клиентуры. Сколько здесь самого грубого игнорирования оправедливых требований транспорта, сколько прямого саботажа. Недопустимая задержка вагонов под погрузкой и разгрузкой, разрушение вагонов вследствие преступного к ним отношения, — все это тяжелым бременем ложится на транспорт приводит к жестоким перебоям в его работе.

«Правда» печатала материал, в котором рассказывается, как на Мгнитогорском заводе голозотыпы и прямые преступники разрушают великолепные хоппера, как на этом передовом по технике заводе варварски относятся к ис-

пользованию транспортных средств. И никто не вмешивается в безобразную работу транспортного цеха «Магнитки». Ни руководители завода, ни партийные и профессиональные организации, ни прокуратура не принимают никаких мер чтобы пресечь разрушение подвижного состава и заставить людей беречь ценнейшее государственное имущество. Время новому директору завода тов. Завенягину пресечь эти безобразия в корне!

Громадный ущерб стране наносят простои подвижного состава под разгрузкой и погрузкой. Ежедневно остаются неразгруженными 21—22 тысячи вагонов. Это значит, что омертвляется громадное количество подвижного состава. Он стоит в бездействии в тупиках, в то время, как со всех концов несется требование:

Пролетарская общественность должна бороться за то, чтобы ни один вагон не стоял ни одного лишнего часа под погрузкой и разгрузкой. Овоерменная погрузка и разгрузка вагонов — одно это мероприятие даст стране дополнительно каждый день не одну тысячу вагонов, в которых мы так нуждаемся!

Серьезная помощь транспорту нужна также в области материально-технического снабжения. Транспорт нуждается в постоянном пополнении новыми паровозами, вагонами, рельсами, шпалами. Между тем промышленность выполняет свои обязательства неудовлетворительно. Достаточно указать, что за 9 месяцев текущего года Луганский завод недодал транспорту 78 паровозов, вагонный завод им. «Правды» — 655 хопперов, завод им. Марти — 306 цистерн, Крюковский завод — 1405 платформ и гондол.

Пролетарская общественность должна бороться за то, чтобы выполняемые заводами заказы транспорта сдавались с полной аккуратностью как по количеству, так и по качеству.

Начинающийся поворот широкой пролетарской общественности лицом к транспорту обязывает его работников во много раз увеличить энергию и настойчивость в перестройке своей работы, в улучшении работы транспорта. Главная ответственность и главная вина за олохую, недостаточную работу транспорта лежит на самих рабочих транспорта, — это надо пом-

нить и не забывать. И если партия спрашивает с клиентуры транспорта и с его поставщиков аккуратной и тщательной работы, то она вдвойне и втройне спросит с самих транспортников. Между тем они работают еще очень плохо. В частности в подготовке к зиме наблюдаются недопустимая и преступная беспечность железнодорожной администрации и отъявленный саботаж бюрократов и чиновников, которых на транспорте еще сколько угодно.

На днях в «Правде» были опубликованы материалы рейда ударников по проверке готовности к зиме водоснабжающей системы транспорта. Проверка показала, что водоснабжающие устройства, за редкими исключениями, совершенно не готовы к зиме, несмотря на наступление первых заморозков. Водонаборные колонки на многих станциях не отремонтированы, колодцы не очищены от мусора, к отоплению колонок, как правило, не приступлено. На ряде станций в зданиях, где расположены механизмы, подающие воду, выбиты стекла, печи неисправны, двери разбиты.

На важнейшем узле Северокавказской дороги — в Батайске из семи колонок работает только одна. Остальные испорчены и не ремонтируются. А начальник дороги тов. Бабулин все еще лижет приказы о подготовке к зиме. Но грош цена его приказам перед лицом подобных фактов!

Начальник Северной дороги тов. Амосов тоже «спустил» из линии немало бумаг о подготовке к зиме, а проверка обнаружила, что на таких крупных станциях, как Иваново и Всполие, почти все колонки неисправны и неподготовлены к зиме. В Самаре, под боком у начальника Самаро-Златоустовской дороги тов. Ковылкина, колонки находятся в самом запущенном состоянии и неминуемо замерзнут с наступлением первых холодов. Не пора ли т. Бабулину, Амосову, Ковылкину, да и многим другим начальникам дорог, перестать верить в магическую силу приказа и заняться большевистской подготовкой 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, предзавкома тов. Суворов формально, бюрократически отнеслись к проведению в жизнь решений ЦК ВКП(б) и СНК «О железнодорожном транспорте», не возглавили борьбы за быструю 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 полутрех декад в октябре завод «штормовал» (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 безнаказанным возмутительную распушенность на заводе.

б) Вследствие злостного саботажа, в особенности по вагонному цеху (нач. цеха Еж-вский до последнего дня упорно игнорировал проведение мероприятий ЦК ВКП(б) и СНК, направленных на ликвидацию обезлички в ремонте вагонов) в частности об упразднении монтеров, специализацию работы и др., потворствовал 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, потери в отдельных звеньях организации классовой бдительности) допущение на заводе чужаков: рессорщика Артамонова, учетчика Блинова; кулаков Сиреничева, бывшего крупного торговца и др. крайне слабой борьбы с жуликами с партбилетом в кармане. («Коммунисты» Гудков, Юшков и Фелиппин занимались приписками—обкрадывали государство) неудовлетворительного состояния и прямой недооценки партпросвещения (срыв партучебы: 28/X партучеба по всему вагонному цеху была сорвана и др.).

Вместо решительной борьбы с допущенными извращениями партлинии 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 примиренчески отнесся к такого рода безобразным фактам.

ОКОНЧАНИЕ ПЕРЕДОВОЙ „ПРАВДЫ“

В «Правде» 13 ноября публикуются материалы рейда ударников по проверке подготовки шитовых заслонов против снега на Южной дороге. Проверка обнаружила громадные прорехи в подготовке к зиме и на этом участке. Начальник Южной дорсги тов. Лившиц и на этот раз чересчур доверился своему аппарату, который безнаказанно саботирует приказы своего слишком доверчивого начальника.

Борьба с саботажем, за железную дисциплину во всех звеньях, решительные мероприятия в подготовке к снегоборьбе,—вот что ре-

шает работу 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 «Правды» от 13 ноября)

Исходя из всего этого политотдел постановляет:

1. Категорически, в последний раз предупредить начальника завода тов. Арефьева, секретаря парткома тов. Абрамова и пред. завкома т. Суворова, что если они в течение ноября не обеспечат большевицкий 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 «Правды» от 30 октября «Преодолеть главную трудность» о дисциплине среди комсостава и обеспечении трехкратной 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) Ежовского с объявлением ему строгого выговора с предупреждением, роспуска 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 кузнечного 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 дорпарт комиссией об исключении его из рядов ВКП(б).

4. Начальнику завода Арефьеву обеспечить:

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

крыть заводскую столовую.

в) Немедленно провести мероприятия по линии ОРС и столовых о преимущественном снабжении и питании ударников (лучшие обеды, дополнительная выдача продуктов, товаров 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 партия транспорту. Практически:

а) до 20 ноября проверить участие каждого коммуниста в соцсоревновании и ударничестве (их соцдогворы, 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 групповиков, 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. жел. дор. ЛОМИДЗЕ.

Организуем колхозные массы на помощь транспорту

Передовая, которую мы сегодня перепечатаем из ЦО «Правды», «Дело всей страны» и договор колхозов Лозовщины с железнодорожниками Харьковского района опубликованный в «Правде» 12 ноября, имеют исключительное хозяйственно-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 ответственности за реальную помощь железнодорожному транспорту в выполнении поставленных перед ним

задач.

Задать нашим заводам подхватить инициативу политотдела Харьковского района и политотдела Лозовской МТС. Подшефные нам колхозы Семеновского 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, вернуть с ними культурно-массовую работу.

ПИШИТЕ В ГАЗЕТУ «СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ»

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

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

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

Материал можете посылать 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».

Брид. отв. редактора И. КОЛОТИЛОВ.