0114
Digital Library (repository) of Tomsk State University http://vital.lib.tsu.ru

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Горн

ОРГАН партколл., ЗК и заводоупр.
Барн. Паровозо-Вагоно-Ремонт. завода

Цена отд. № 5 к. 14 ноября 1933 г. № 46 (96)

Преодолеть главную трудность

— Не полагаться на приказы!

— Без тройной проверки у нас все изгадят и ничего толком не сделают.

Эти золотые слова Ленина вновь и вновь встают перед нами, когда заходит речь о работе железнодорожного транспорта в целом и его командного состава в особенности.

Как часто приходится слышать от начальников районов, дорог, да и, чего греха таить, на это же ссылаются руководители управлений НКПС,—приказ отдан, инструкция послана и т. д. Общие директивы по бесконечному числу адресов (как бы кого-нибудь не обойти!) сыплются точно из рога изобилия. И если бы от их числа действительно зависела работа железных дорог, тогда, пожалуй, транспорт оказался бы в первых рядах лучших участков народного хозяйства.

А пока что он плетется в хвосте, недопустимо отставая от пред'явленных ему требований. И это потому, что нет еще большевистского стиля в работе—той повседневной тройной проверки исполнения, о которой говорил Ленин.

Транспортное хозяйство—самостоятельная отрасль производства, являющаяся, как это указано в решении ЦК и СНК, «главным нервом экономической жизни страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, меж различными областями СССР, наконец, для связи между тылом и фронтом».

Вот эта ответственная роль транспорта во всей хозяйственной и политической жизни страны пред'являет ему особенно строгие требования. Малейшая недисциплинированность железнодорожников ломает расписание движения пассажирских и товарных поездов и, наконец, создает часто угрозы для безопасности движения. Опыт показывает, что подавляющая часть происшествий на транспорте—прямой результат недисциплинированности и распущенности железнодорожников и в первую очередь их командного состава.

Мы особенно подчеркиваем неудовлетворительное состояние дисциплины среди командного состава, ибо ясно, что от него, а не от кого-либо другого, зависит установление железной дисциплины на транспорте. Тот начальник, который сам нарушает трудовую дисциплину, не может не развращать своих подчиненных, не может не толкать их на путь мелкобуржуазной распущенности и разглагольствований, когда нужно работать и точно исполнять приказ. И наоборот. Самоотверженная революционная работа руководящего состава, его неподдельная дисциплинированность воспитывают массы на конкретных примерах. Это дает руководителям возможность быть максимально требовательными в таком деле, от которого зависит хозяйственная жизнь страны, да и жизнь людей, пользующихся железной дорогой, как средством передвижения. Разве мало фактов, когда начальники станций или дорог, получив приказ, с самой бесцеремонной развязностью; вносят в него свои «поправки» или попросту кладут его под сукно? Разве отношение большинства дорог к важнейшей директиве НКПС—регулировочному приказу—не свидетельство, что на приказ смотрят, как на бумажку, которая никого ни к чему не обязывает? Если бы это было не так, то наша общественность знала бы, что делается в отношении тех руководителей дорог и районов, которые систематически ломают регулировочный приказ, нарушая этим нормальную работу транспорта. Пока что этих мер, если не считать «замечаний по эфиру», нет. А такой стиль в работе многих и многих управлений НКПС порождает гнилой либерализм и безответственность, не воспитывает руководящий состав в духе беспощадной борьбы с конкретными носителями зла.

С этой небольшевистской традицией с тред'юнионистскими канцелярско-бюрократическими методами руководства пора кончать. Начальники дорог и станций должны понять и почувствовать, что приказы и распоряжения не для того отдаются, чтобы их не выполнять. А для этого надо следовать указаниям Ленина и Сталина, выполнять директивы партии и на деле добиться проверки исполнения.

Вот некоторые факты—мы сознательно берем не особенно значительные, но характерные для многих дорог, которые свидетельствуют о расхлябанности и каком-то безволии некоторых командиров на транспорте.

Начальник Пермской дороги тов. Миронов, не худший из начальников дорог, приказывает стройконторе откомандировать в его распоряжение старого специалиста счетно-финансовой работы по пути, работающего почему-то заготовителем продуктов. Это было 23 июля Через 8 дней начальник стройконторы тов. Макаров, явно желая отбрехаться, а не выполнить распоряжение, пишет: „Необходимо иметь в виду, что вопрос самозаготовок имеет в настоящий момент исключительное значение». 3, 14, 19, 21 и 27 августа посвящены интенсивной бюрократической переписке с обоих сторон, при чем явный саботажник Макаров чувствует себя на положении лектора, который заочно об'ясняет Миронову «пользу самозаготовок». Когда же «ученик» отказывается понимать «лекцию», Макаров с бесцеремонностью заявляет, что не выполнит приказа. Волокита, видимо, тянется и до сих пор. Кто кого перепишет,—так стоит вопрос на Пермской.

Или другой пример.

Начальник паровозного депо ст. Тагил тов. Зубило отдал 12 августа приказ о снятии с работы машиниста Сочихина за порчу паровоза. Мысли, руководившие тов. Зубило, когда он сочинял приказ, достойны похвалы. Он, видимо, решил, что пора, наконец, ликвидировать безответственность железнодорожников, преступно-небрежно относящихся к народному добру. По сему поводу, чтобы другим было неповадно, приказ об увольнении вывешивается даже на стенке. Но не повезло приказу: он так и остался благим намерением незатейливого администратора и никакого впечатления ни на Сочихина, ни на других рабочих депо не произвел. Как ни в чем не бывало, Сочихин и по сей день работает машинистом и ездит даже на им же разбитом паровозе. Нужен ли другой способ прямой самодискредитации, чем тот, какой избрал начальник депо ст. Тагил тов. Зубило? И ни какой он не начальник, а тряпка!

Пора, давно пора понять всем железнодорожникам и в особенности командному составу, что транспорт по своей централизованности и типу организации приближается к военной. А это значит, что и дисциплина должна быть железной, по существу военной. Да, военной! Таково требование, пред'являемое характером транспортного хозяйства. Такова, наконец, воля партии и правительства, которые не случайно отметили, что дисциплина на железнодорожном транспорте далеко отстает „не только от военных организаций, но и от ряда отраслей промышленности" (см. решение ЦК и СНК „О работе железнодорожного транспорта"). Добиться строжайшей, по существу военной, дисциплины среди железнодорожников—первое и основное, святая святых! Без этого не удастся провести в жизнь ни одного из мероприятий партии, без этого не сломить и саботажа, ибо на деле часто трудно отличить прямой саботаж от недисциплинированности. Безусловная исполнительность, безусловная ответственность во всех звеньях сверху донизу—таков большевистский пароль!

Многие работники считают, что нельзя сочетать самокритику, в которой так нуждается наш транспорт, с безусловной дисциплинированностью. Не большевистское это рассуждение! Самокритика—оружие против саботажников, разгильдяев, лжеударничества и безответственности. Самокритика подымет боевой дух железнодорожников и их революционную бдительность. Она направлена на улучшение работы и укрепление единоначалия, в ней нуждаются работники транспорта, как человек в воздухе.

Но самокритика не означает пустопорожнего митингования, превращения производственного предприятия в буржуазный парламент. Она должна всемерно способствовать насаждению сознательной пролетарской дисциплины и развить в каждом железнодорожнике чувство величайшей ответственности как за его личную работу, так и за состояние транспорта в целом. Транспорт может и должен работать, как этого требуют партия и правительство,—четко, без перебоев, как часовой механизм.

Горе тому руководителю, который пытается подлаживаться под массы, уживаться с беспорядками и разгильдяйством. Горе тому руководителю, который проявляет излишнюю доверчивость и действует по методу взаимных уступок—«я тебе, ты мне», поощряя семейственность. Дисциплины не может быть там, где развита семейственность и работники, что называется, живут «лапа в лапу». Совершенно незаметно такой, с позволения сказать, начальник теряет бразды правления и превращается из большевистского руководителя в подставного дурака.

Не давать усыплять себя заверениями российских Обломовых, которых немало еще на транспорте, а проверять, как проводятся в жизнь директивы партии. Помнить, что самая блестяще задуманная операция, сорванная недисциплинированностью исполнителей, наносит громадный ущерб делу и часто равносильна хорошему поражению. «Примите меры тройной предосторожности и проверки исполнения»,—вот чего всегда требовал от нас Ленин. Быть либералом, проявлять по простоте душевной мягкосердечие—значит совершать преступление перед революцией.

Для социализма главная трудность, об этом неоднократно предупреждал Ленин, состоит в обеспечении дисциплины труда. Мелкий хозяйчик не любит дисциплины, не любит организации, без которых немыслимо крупное хозяйство. Вокруг декрета об управлении железными дорогами, который подписал в свое время Ленин, деклассированные мелкобуржуазные интеллигенты подняли дискуссию и договаривались до того, что введение трудовой дисциплины—шаг назад. На это Ленин им отвечал, что особенности нашего строя „требуют, с одной стороны, чтобы были положены основы социалистической организации соревнования, а с другой стороны, требуют применения принуждения так, чтобы лозунг диктатуры пролетариата не осквернялся практикой киселеобразного состояния пролетарской власти".

И именно поэтому ЦК и Совнарком требуют от партийных организаций максимума инициативы в развертывании социалистического соревнования и ударничества, с одной стороны, и безусловного проведения дисциплинарного устава—с другой.

На политотделы транспорта падает величайшая ответственность за проведение этих решений в жизнь. Надо поднять ярость передовых рабочих транспорта против саботажников и лежебоков. Надо воспитать инициативных и твердых командиров транспорта,—в этом гвоздь. Каждый командир транспорта должен быть не только толковым человеком, но и рукастым. Вне этого не будет порядка на доверенном ему партией участке.

Поднять боевой дух железнодорожников, разгромить саботаж и канцелярско-бюрократический метод руководства, добиться безусловного проведения единоначалия, насадить социалистическую дисциплину труда, не полагаться на приказы, а трижды проверять их исполнение,—вот где ключ к под'ему транспорта до уровня новых задач, которые ставит перед ним страна.

Политотдельцы, коммунисты и передовые рабочие-железнодорожники! Разрешите самую трудную для социализма задачу, разрешите ее так, как это сделали передовые отрасли нашего хозяйства. Добейтесь успеха, помощь вам со стороны рабочих транспорта и партии обеспечена!

Передовая „Правды" от 30/X 33 г.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДИСЦИПЛИНА НА ТРАНСПОРТЕ РЕШАЕТ УСПЕХ ПОБЕДЫ

Напечатанная сегодня передовая газеты ЦО «Правды» от 30 октября 1933 г. «Преодолеть главную трудность» имеет политическое значение, дает развернутую постановку вопроса в борьбе за железную дисциплину на ж.-д. транспорте.

Ежедневные факты цеховых неполадок, срывы графиков ремонта паровозов, вагонов исходят исключительно от нарушения дисциплины, от безответственного отношения отдельных командиров к производству, к распоряжениям начальника завода и приказам дирекции дороги, а это уже влечет к развращению своих подчиненных, к нежеланию четко исполнять приказания.

Примером этого является мастер котельного цеха Лодвигов, хорошо знающий, что качество ремонта паровозов решает успех четкой работы Омской ж.-д., но его методы руководства, основанные на доверии, взаимных уступках «лапа в лапу» привели к недисциплинированности подчиненных Груздева и др., которые недоброкачественно отремонтировали котел паровоза № 937, простоявший на ремонте лишние 9 суток.

Начальник ремонтно-строительного цеха Пичугин отказался выполнить распоряжение пом. начальника завода тов. Полковникова о немедленном ремонте восточных ворот, разбитых укатившимися от сильного ветра вагонами. Он, вместо быстрого исполнения распоряжения, заявил: „не подчиняюсь, не признаю, ворота исправлять не буду".

Пом. начальника вагонного цеха тов. Кулябин 2 ноября дал распоряжение мастеру клепальных работ Герасимовичу убрать с пути ремонтируемую им цистерну. Очковтиратель Герасимович тов. Кулябину заявил, что цистерна с пути убрана. Тов. Кулябин, как испытанный руководитель-хозяйственник, пошел проверить и оказалось, что Герасимович цистерну с пути не убрал, а через несколько минут должен проходить маневровый паровоз и только благодаря большевистской проверки своего распоряжения Кулябин предотвратил возможность крушения.

Задача всех партийных, профсоюзных организаций завода повести жесткую борьбу с нарушителями дисциплины на заводе, не оставить ни одного нарушителя безнаказанно. Пичугина, Герасимовича, Лодвигова надо судить линейным судом и на основе самокритики, направленной на укрепление единоначалия, на основе развертывания соцсоревнования и ударничества, повышения чувства ответственности за порученное дело, повышения политической бдительности под руководством политотдела добьемся разрешения трудной задачи в налаживании железной дисциплины на транспорте.

ПРИВЕТСТВЕННАЯ ТЕЛЕГРАММА

Из Омска Ц. № 1047—45—4/XI 19—48 5/II 129—2

Барнаул ПВРЗ—треугольнику завода.

Поздравляем с успехом в работе к Октябрьской революции. Закрепляйте достижения, неуклонно двигайтесь вперед выполнением решений СНК и ЦК ВКП(б) о транспорте.

Поднимайте рабочих на соцсоревнование, организуйте производственно-политическую активность рабочих.

Политотдельский большевистский привет рабочим, ИТР, руководству завода.

№ 432. Зам. нач. политотдела дороги Краюшкин.

РАПОРТ

Начальнику Омской ж. д. тов. Маевскому, начальнику политотдела дороги тов. Володину, председателю Дорпрофсожа тов. Сафонову от рабочих, работниц, ИТР, служащих Барнаульского ПВРЗ.

На основе осуществления решений ЦК ВКП(б) и СНК о перестройке ж.д. транспорта, под большевистским руководством политотдела дороги в беспощадной борьбе с саботажем методов соцсоревнования и ударничества, роста политической активности рабочих мы добились, что октябрьская производственная программа по паровозам выполнена на 100%, вагонам—102,9, литью чугуна—108%, меди—100,8%, кузнечной поковке—122%. Не останавливаясь на достигнутых результатах, мы заверяем руководство дороги, что, ликвидируя имеющиеся еще недостатки на заводе, улучшая качество ремонта, добиваясь железной дисциплины, обязуемся не только выполнить, но и перевыполнить программу 4-го квартала 1933 года.

По поручению рабочих, ИТР: начальник завода Стеценко, секретарь партколлектива Миронов, пред. завкома Корнеев

Digital Library (repository)
of Tomsk State University
http://vital.lib.tsu.ru

„Горе тому руководителю, который пытается подлаживаться под массы, уживаться с непорядками и разгильдяйством"

Ответ делом

Мы, бригада токарей имени политотдела, колесного цеха, в количестве 13 человек, под руководством коммуниста тов. Упорова проработали в бригадном собрании передовую газеты „Правда" от 30 октября.

Мы, рабочие, осудили на бригаде токаря Ширяева, который не выполнил распоряжение мастера цеха т. Скуратовича о переходе на другой станок работать и добились его увольнения с завода.

Мы никому не позволим нарушать дисциплинарный устав на ж. д. транспорте и берем на себя следующие обязательства:

Полностью уплотнить рабочий день — 420 м и н у т, максимально используя доверенное оборудование, организуя бережный и систематический уход за ним.

С 1 ноября переведи свою бригаду на хозрасчет.

В свою очередь пред'являем социалистический счет рабочим и администрации инструментального цеха, чтобы последние обеспечили высококачественными резцами токарей нашей бригады, а то за 10 дней октября бригада не додала 60 колесных пар из-за недоброкачественных резцов.

Вызываем на соцсоревнование бригаду т. Никифорова, бригаду № 2 тов. Дакалова и бригаду тов. Минькевича.

Бригада имени политотдела: **Упоров, Юриков, Никифоров, Буторин, Мамонтов, Семенов.**

Беречь цветные металлы

Цветные металлы на сегодняшний день на заводе являются остро-дефицитным товаром, но все же наши хозяйственники небрежно относятся к ним.

Распоряжение партии и правительства о возможности замены цветных металлов черными у нас на заводе не выполняется. Предохранительные диски паровозных осей по распоряжению Ц. Т. от 14 июня можно заменять железными и др. детали для вагонов и паровозов. Приказ НКПС г д е у к а з а н о, какие детали должны заменяться цветными и, наоборот, также саботируется начальником производственного отдела.

Безобразному отношению к израсходованию цветных металлов надо положить конец. Распоряжение НКПС о замене некоторых деталей цветных черными металлами должно быть для администрации цехов законом.

БОНДАРЕНКО.

В борьбе за краснознаменный цех

Заводское жюри по проведению конкурса за краснознаменный цех 5-го ноября на расширенном заседании установило:

Что цеха в борьбе за красное переходящее знамя показали в 3-и квартале действительно большевистские образцы работы, выполнившие и перевыполнившие свои планы. Первый месяц 4 квартала разбил теории маловеров и саботажников о нереальности нашей программы и показал полную возможность выполнения плана всего завода. Все цеха завода октябрьскую программу перевыполнили.

Одним из положительных показателей цехов, является то, что борьба за количество твердо увязывается с борьбой и за качество. Качественные показатели в октябре значительно возросли.

Паровозный цех программу 3-го квартала выполнил на 100%. Октябрьскую программу выполнил на 100%. Цех занимает первое место по заводу, крепко держит красное переходящее знамя завода; в октябрьские торжества цех получил премию в 1000 руб.

Второе место в конкурсе взял литейный цех, выполнивший программу 3-го квартала на 101,7% и октябрьскую на 108%. В октябрьские дни цех премирован 750 руб.

Третье место получил кузнечный цех, который в сентябре за поворотные темпы работы получил рогожный портфель. Программу 3-го квартала цех выполнил на 84,6%. В октябре цех выполнил программу на 122%, улучшил качество. Цех премирован 500 руб. и выбросил из цеха рогожный портфель.

Четвертое место в заводском конкурсе занял электроцех.

Пятое место занял вагонный цех

Шестое место занял колесный цех.

Седьмое место занял инструмент.

Восьмое—механический.

Девятое—бюро заказов.

Десятое—ремонтно-строительный.

Одиннадцатое—материальный отдел.

Двенадцатое—станочно-ремонтный.

Тринадцатое—электросварка.

Четырнадцатое—ОРС.

За слабую борьбу по улучшению питания и снабжения рабочих, за невыполнение плана товарооборота, за слабое развертывание самозаготовок жюри вручает ОРС'у рогожный портфель.

За невыполнение программы 3-го квартала, за отсутствие точного учета брака, себестоимости, производительности труда, за слабую массовую работу, за систематическую задержку деталей и обработки ведущим цехам механическому цеху жюри присуждает орден „черепахи" с таким расчетом, чтобы к 1 января 1934 г. цех стал в шеренгу передовых цехов завода.

Жюри.

Нет борьбы за труддисциплину

В ремонтно-строительном цехе нет борьбы за труддисциплину. Рабочий ремонтно-строительного цеха печник Решетников Иван 30 октября пропьянствовал весь день, сделав прогул. Это сделано в тот момент, когда весь рабочий коллектив завода дрался за большевистскую встречу Октября.

Об этом знает нач. цеха тов. Пичугин, но никаких мер не принял. Решетников за прогул не уволен и даже не наказан.

Такое отношение к прогульщикам не ликвидирует прорыва, а, наоборот, содействует их углублению.

Баранов.

Саботаж Пичугина должен быть разгромлен

Рабкоры - ударники ПВРЗ, включаясь в рейд-поход по проверке готовности завода к зиме, 10 ноября бригада проверила наличие снеговых щитов, которых имеется 425 шт., из них 50% требуют капитального ремонта, кольев требуется 500 шт., имеется только 200 шт. деревянных лопат из 300 шт., имеется только 75 шт., кирок в наличии 20 шт., из них годных 10 шт.

План задержки снеговых заносов до сих пор не составлен, плотники для ремонта щитов не выделены.

Начальник ремонтно-строительного цеха Пичугин продолжает упорно саботировать, он так говорит: „Это не мое дело"

Были неоднократные распоряжения начальника завода о полной готовности завода к зиме, Пичугин их не выполняет.

Бригада требует от заводоуправления принять решительные меры к Пичугину и обеспечить боевую готовность завода к зиме.

Черняевский, Власов.

Вагонники в первой декаде дали 104 проц. выполнения

Рабочие-ударники и ИТР вагонного цеха на деле закрепили октябрьские измерители по выполнению производственной программы - в первой декаде из заданных 49 вагонов выполнено 51 вагон или 104% к месячному заданию.

Вагонники имеют полную возможность работать еще лучше, для этого требуется четкая работа вспомогательных цехов.

Кузнечный цех 10 ноября не изготовил 16 штук усиленных стаканов и 16 нормальных поддонов под буферные стаканы, чем сорвал плановую работу вагонного цеха.

Механический цех с 2 ноября не изготовляет сливные приборы на 2 аварийные цистерны, которые простаивают более 9 лишних суток в ремонте, а также 10 ноября не изготовил 6 шт. рессорных державок, нет болтов $^3/_4$ на 75—95—115 м/м. для постановки ударных приборов.

Стоят 5 ледников более 3-х суток из-за того, что отдел снабжения не снабжает вагонный цех лиственничными угловыми дополнительными стойками для нормализации вагоновледников.

При устранении всех перечисленных недостатков рабочие вагонного цеха обеспечат не только выполнение, но и перевыполнение ноябрьской программы.

Бригада: **Черняевский, Пальшин, Кулябин, Суязов, Прокудин, Добрук.**

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ПАРОВОЗНЫЙ ЦЕХ НЕ ОБЕСПЕЧЕН ДЛЯ РЕМОНТА ПАРОВОЗАМИ

За первую декаду ноября паровозный цех производственное задание выполнил на 64,5 %.

Причины невыполнения программы кроются в неподаче в ремонт больных паровозов. На 10-е ноября в цехе должно стоять 3 паровоза в ремонте и один под трубой на заправке к сдаче.

Однако на сегодняшний день в ремонте стоит один паровоз № 12, а второй паровоз №707-15 уже поставлен на заправочное стойло и 13 ноября идет на пробу.

Неплановая подача паровозов в ремонт в первой декаде срывает график плановых работ.

Начальник производственного отдела т. Щербина и планер паровозной части завода Кендзерский должны немедленно принять меры и паровозный цех обеспечить больными паровозами, чем предотвратить надвигающийся прорыв в выполнении ноябрьской программы.

Важные поправки

В газете «Горн» от 7 ноября 1933 г., за № 45, допущены неточности в цифрах себестоимости паровозов и вагонов, на первой полосе под заголовком „Наши победы", следует читать:

„Заданная планом в 3-м квартале ремонта паровозов средняя стоимость 18088 р., фактическая выразилась в 17542 р.

По вагонному цеху средняя плановая стоимость ремонта вагонов в 1-ом квартале 596 рублей, фактически была 922 рубля

Заданная планом стоимость вагона в 3-м квартале в среднем 594 рубля, фактически снизилась до 577 рублей".

Редакция.

ПИСЬМА РАБОЧИХ

Два месяца обещают

Во время заливки в литейном цехе стоит туманом чад, который вредно действует не только на здоровьи рабочих, но и на выполнение планов.

Все это легко устранимо—отремонтировать вентилятор. Техотдел и электроцех уже два месяца «ремонтируют» (на словах) вентиляцию, два месяца ставят хороший мотор, но ничего на деле.

Этот тормоз надо немедленно устранить. Вентиляция должна работать в ближайшее время.

Исакин.

Два года тому назад...

Два года тому назад рабочими электроцеха были внесены предложения: снять в кузнечном цехе моторы у прессов Венсана с верхних полок и перенести их вниз, чем избежать повторную аварию моторов и в трубочном отделении перенести мотор за стену и этим самым избавиться от ненужной никому пыли.

Кроме этих двух рационализаторских предложений, было дано предложение сделать под сварочные агрегаты фундаменты, из-за отсутствия чего аггрегаты простаивают днями в ремонте.

Ничем не обоснованное упорство рабочим рационализаторским предложениям, направленным на улучшение работы в цехе, должно быть сломлено. Виновных в волоките надо привлечь к ответственности.

Александров, Хайлурин, Носков, Казакова, Клемахин.

Отвечать за качество

Печник ремонтно-стрительного цеха Аверин в предоктябрьские дни в погоне за количеством окончательно забыл про качество своей работы. Производя ремонт печей в домах № 194 и 193, отнесся безобразно. Из 7 им ремонтированных печей ни одной не оказалось с полным законченным ремонтом.

Надо заставить Аверина сделать повторный ремонт, за безответственное отношение к порученному делу привлечь к ответственности.

Рабочий.

Дайте условия работы

Организованная в предоктябрьские дни хозрасчетная ударная бригада болторезчиков имени МОПР'а (в утильгруппе) с первых дней своей работы встретилась с трудностями.

Болторезочный станок почти ежедневно простаивает около 2-х часов. Бригада стремится по-ударному работать, но центральная инструментальная тормозит в работе. Недостаток метчиков, квадратиков для метчиков, плашек и плохое качество их срывают работу.

Поставленный электроцехом мотор малосильный, не обеспечивающий полную нагрузку станка, также мешает в выполнении заданий бригады.

В таких условиях, какие создали электроцех и центральная инструментальная, дальше работать нельзя. Надо коренным образом переменить отношение к бригаде, снабдив всем необходимым для успешной работы бригады по выполнению своих производственных заданий.

Чернышев, Кузнецов, Зайков, Осипова.

Отдел самоснабжения

19 октября в адрес 28-й школы ФЗС были присланы 25 кубометров дров. Узнав о прибытии дров, работник отдела снабжения Ермолин дал распоряжение разгрузить дрова и распределить между своими работниками.

Получивши документы о прибытии дров, завхоз школы предупредил отдел снабжения, что дрова школы и школа нуждается в дровах, но бюрократ Ермолин настойчиво осуществил свое распоряжение.

За самочинство, за самоснабжение виновных из отдела снабжения надо судить. Дрова школе должны быть немедленно возвращены.

Лайков, Поляков.

Отв. редактор ПЕРЕМИТИН

Выпускающий Бондарчик.

Уполномочен горлит № 46. г. Барнаул Тип. изд-ва „Кр. Алтай" 3964—1800