

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

3 октября
1933 г.

Орган Политотдела, Райпрофсожа и Управления Первого Тайгинского Эксплоатационного района Томской ж. д.

№ 57
(133)

Провести по-боевому партдень и политдень

Партия, рабочий класс, колхозное крестьянство предъявляют сейчас огромные требования к железнодорожникам.

Усилиями партии мы добились в этом году нового мощного подема во всех отраслях хозяйства.

От железнодорожников сейчас в значительной степени зависят дальнейшие темпы развития и бесперебойная работа металлургии, тяжелой промышленности в зимнее время.

Погрузить, перевезти и вовремя разгрузить хлеб, руду, металл, нефть, фосфор, обеспечить необходимые заводские запасы на зиму, добиться максимальной оборачиваемости вагона, обеспечить ежедневную погрузку в сентябре 58.270 вагонов — долг чести всех железнодорожников.

Донести до сознания каждого члена партии, каждого железнодорожника огромную государственную важность возложенных на них задач, разъяснить каждому рабочему-железнодорожнику на конкретном участке его рабочего обязательства перед государством, мобилизовать активность масс на борьбу за осуществление этих задач, — в этом основная цель организуемых политотделами на транспорте единого партдня и политдня.

В своей директиве всем политотделам дорог начальник Политуправления НКПС т. Полонский обязывает начальников политотделов дорог обеспечить «тщательную подготовку единого партдня, разворот самокритики и конкретные меры притяжения каждой ячейки» тем, чтобы в политдни мобилизовать широкую массу железнодорожников против саботажа, развернуть социалистическое соревнование, внепре-

данные дисциплины, развернуть действительную борьбу за выполнение плана перевозок.

Борьба за обеспечение перевозок не случайно связана с вопросами разворота самокритики, внедрения дисциплины и борьбы с саботажем.

Без разворота большевистской разоблачительной самокритики, без беспощадной борьбы за внедрение железной дисциплины невозможно вскрыть действительных виновников тех безобразий, которые творятся на транспорте.

Под руководством политотделов, партийных, профсоюзных, хозяйственных и комсомольских организаций станций, дистанций, служб эксплуатации дорог должны в этот единый партдень и политдень тщательно проверить работу каждого коммуниста и беспартийного активиста в отдельности, вскрыть действительных виновников срыва перевозок, плохого хранения зерна, разоблачить саботажников, воров, жуликов, расхитителей хлеба и выгнать их с транспорта.

Партийцы всех депо Советского Союза должны учесть ошибки, вскрытые бригадой Политуправления НКПС в депо Москва-1 Курской, и разоблачить свои собственные ошибки в работе с тем, чтобы их немедленно ликвидировать.

Партия и политотделы на транспорте должны быть началом мощного разворота социалистического соревнования и ударничества, мощного подъема активности железнодорожников в борьбе за действительную перестройку транспорта, как этого требуют партия и правительство, в борьбе за знамя центрального органа партии «Правда».

Железнодорожники! Выше революционную бдительность на безопасное движение поездов и охрану социалистического транспорта

Учтись на примере самоотверженной работы т. Ермакова Н.

Ж. д. транспорт имеет неисчислимо количество героев, действительно самоотверженно борющихся за целостность и сохранность доверенного им социалистического транспорта.

Вот об одном из таких примеров героизма, проявленного путевым сторожем т. Ермаковым Николаем и хотим рассказать железнодорожникам Тайгинского района.

На перегоне ст. Тулун развезд Мостовой (1460 км) Томской ж. д. в 3 час. 00 м. московского времени 3/IX было предотвращено крушение поезда № 2, благодаря бдительности сторожа ударника т. Ермакова Николая Инокентьевича (место работы 20-й километр, 16 км станции пути), который шел с буллетом в амбулаторию ст. Тулун и несмотря на свое болезненное состояние здоровья он обращал внимание на состояние ж. д. пути. Заметив скользящий вагнутый

рельс на крутой кривой и видя приближение курьерского поезда бросился навстречу п. № 2 без всяких сигналов. Машинисту удалось остановить поезд на нескольких десятках метров до лопнувшего рельса с отбитой подошвой в двух метрах. При осмотре места технического и административный персонал, обслуживающий данный поезд и пассажиры едущие в этом поезде убедились в предотвращении неминуемого крушения.

Редакция, помещая эту заметку, возбуждает вопрос о награждении т. Ермакова за спасение поезда и жизни многих пассажиров русских и иностранных ответственных работников.

Героический пример т. Ермакова должен поднимать энтузиазм среди всех железнодорожников на борьбу за безопасность движения поездов, за сохранность социалистической собственности.

К машинистам и движенцам дорог Уссурийско-Забайкальской, Томской, Омской и Тюменского района Пермской

Условия работы на скорых поездах требуют особой сноровки и умения во время, без опоздания привести поезд к пункту сдачи на следующий участок. Работа напряженная и требует, чтобы бригада паровоза перед поездкой имела вполне нормальный отдых.

Мы, пермские машинисты, обслуживаем своими паровозами курьерские поезда на расстоянии Вятка-Пермь и Пермь-Свердловск. Расписание поездов дает нам полную возможность не только отдохнуть самим, но и привести паровозы в исправное состояние. Все дефекты, которые мы замечаем во время езды, мы ликвидируем в обратном депо и чистим паровоз перед выездом к поезду.

На совещании машинистов, помощников и кочегаров мы взяли на себя обязательство водить поезда № 1-2 не только летом, но и зимой точно по расписанию. Для этого нам требуется помощь и участие в своевременном их продвижении. До сих пор вы помогали нам плохо.

По вине всех рабочих и в частности машинистов, диспетчеров и ДСП, мы принимали

поезд № 1 с большим опозданием.

Так, на 100 поездо-километров опоздан в 0,2 мин. Большую часть этого времени нам машинистам 1 класса пришлось нагонять для того, чтобы на северную дорогу поезд № 1 сдать во время, или с большим опозданием.

Вагон опоздания требует не только умения ездить быстро и умело, но еще и расходования угля в большом количестве, чем при езде по расписанию.

Все это заставило нас обратиться к вам открытым письмом, вызвать вас на социалистическое соревнование и потребовать от вас лучшего продвижения курьерских поездов. Условия для этого есть и прежде всего большевистская реализация постановления СНК и ЦК ВКП(б). Это сильнейшее орудие в борьбе за четкую работу транспорта, мы и вы должны использовать для того, чтобы курьерские поезда шли как часы.

Машинисты депо Перми: Манаров, Назаров, Федотов, Оцепков, Зайцев, Канаровцев, Елисеев, Ананьев.

БОРЬТЕСЯ за каждый килограмм ОВОЩЕЙ

3 и 6 октября массовый выезд в Ижморский коопхоз. Все на уборку овощей!

Наступление резких похолоданий руководителей Ижморского коопхоза и РайОРО'а застало врасплох.

В Ижморском коопхозе на сегодня еще не убрано 130 га овощей. Овощи буквально подвергнуты гибели. Руководители РайОРО'а Гридасов и деповского ОРО'а Елкин мер должны к немедленной уборке овощей не принимая.

По этому поводу политотдел района организует 3 и 6 октября массовый выезд рабочих и их семей.

Гридасов вообразил, что деповской ОРО'ой выделился в самостоятельную единицу и что помощи от РайОРО'а пусть и не ждут, а Елкин положился на Гридасова.

Нужно принять решительные меры, чтобы нем длительно выправить угрожающее положение с уборкой, а для этого необходимо прежде всего привлечь на огородах, на уборку массы железнодорожников и их семей.

На призыв политотдела уже выехали рабочие вагонного депо и 2-я смена промыслового цеха.

Чтобы обеспечить успех уборочной, нужно решительно покончить с наплевательским отношением к уборочной со стороны руководителей ОРО'а.

Нетерпимо и то, что местные профсоюзные организации самоустраняются от участия в уборочной. Так, например, МК пути явно срывает уборку овощей, не дослав ни одного человека. Повидимому пред. МК Милешин и остальные местные считают, что организация ОРО'а снимает с них заботу о рабочем

снабжении. Эту точку зрения надо разгромить. Профсоюзные организации должны помогать ОРО'у в проведении уборочной, в организации перевозки и хранения овощей.

Развернуть разоблачительную работу с тем, чтобы ни одного железнодорожника в неучастии в организуемом выезде 3 и 6 октября, активно привлекать рабочих, их жен и членов семей к участию в уборочной, бороться за проведение этой кампании ударными темпами и без потерь.

Время не терпит! Овощи не могут ждать! Овощам грозит опасность остаться в земле под снегом.

Надо сейчас же добиться перелома. Хозяйственники, руководители ОРО'а, профработники и вся общественность Тайги должны уяснить себе, что своевременная уборка овощей решает нормальное снабжение рабочих. В. МОСКАЛЕВ.

Вот они расхитители продуктов питания

На ст. ЯЯ имеется рабочая столовая ОРО'а где до сего времени отсутствует рабочий контроль, вследствие чего сотрудники столовой Мартынов А. и Перешивалов М. расхищают продукты рабочего питания.

Зав. столовой Зотов не видит борьбы против хищения, так как он сам занимается расхищением продуктов.

РайОРО'а должен поставить здоровое руководство столовой, а расхитителей продуктов привлечь к ответу. П.

Николаев и Воронцов саботируют в перестройке работы транспорта

Станция Тайга к зиме не готова

Станция Тайга, сортировочная станция от успеха ее работы зависит успех в работе всего района. До последних дней станции работа шла плохо, росли простои вагонов, выбивались из расписания поезда и снижалась погрузка. Газета „ЗБТ“ не раз освещала на своих страницах работу станции и указывала, как нужно работать, как нужно перестраиваться, но сдвигов в работе должных не было.

26 сентября редакция „За большевистский транспорт“ и „Сталинский путь“ под руководством политехника района организовали общественный смотр станции. Дней за пять из лучших работников были организованы проверочные бригады. Бригады установили, что не только работу станции тормозили канцелярно-бюрократический метод руководства станцией, отсутствие трудовой дисциплины и партийного руководства, но в ее работе, бригады вскрыли саботаж руководителей строительной дистанции.

В июне месяце заместитель начальника строительной дистанции Воронцов приступил к прокладке водопровода для снабжения водой пассажирских поездов и живности. Выкопали канавы, набросали землю, разрушили полотно и тем самым прекратили там движение поездов.

Эту работу Воронцов должен был закончить к 10 июля. Сроки прошли, но водопровод не был сделан.

Когда начальник станции спросил Воронцова почему не окончена работа, то Воронцов, заверил, что через пять дней он закончит всю работу.

Работа стояла Воронцов то и дело выдумывал другие сроки. Начальник неоднократно обращался за помощью к начальнику дистанции пути Николаеву, который никаких мер не предпринимал. Дальше „обесиленный“ начальник выкуда не пошел, вот уже 3 октября, а водопровод не сделан.

В результате саботажа Воронцова и его пособника Николаева станция Тайга не имеет пути для движения четных пассажирских поездов и вынуждена пропускать пассажирские поезда по нечетным путям, что мешает работе маневровых поездов и нарушает правильное движение товарных и пассажирских поездов.

Партия и правительство в своих решениях указали, что за работу транспорта отвечают прежде всего коммунисты и беспартийные активисты, этого не хотят понять Воронцов и Николаев, они стали на путь саботажа этих исторических решений.

Приметарская общественность, разгневывая широкой самокритикой вскрыла лицо саботажников мешавших на деле осуществить в жизнь решения партии.

Вой из транспорта саботажников и очеловечителей, вывести станцию на широкую дорогу работы. В-й

БЮРОКРАТЫ СПОРЯТ, А РАБОТА СТОИТ

Близится зима—самая трудная и напряженная пора работы железнодорожного транспорта. Как подготовилось к ней депо Тайга? Надо сказать, весьма неудовлетворительно, рамы не застеклены, ворота не отпелены, а 28 сентября при небольшом дожде канавы среднего ремонта затопило водой. Слесарям прежде чем приступить к ремонту паровоза пришлось устраивать плоты, что безусловно затягивало ремонт паровозов.

Коллектор, назначение которого было высасывать воду из канав, оказался окончательно непригодным.

Начальник дистанции пути—Николаев вместо решительного действия вступил в перерекавания с работниками тяги, доискиваясь истинного виновника—почему коллектор не действует. Являясь сам прямым виновником этого.

Вода затопила не только канавы, а пошла дальше, затопила станки „Рapid“ для сбочки балдажей, превратив их в нечто сходное с водяной мельницей, или как в шутку заявил один из рабочих „станкополь зуется бесплатной смазкой“.

На дворе между кузницей и электростанцией стоит озеро воды. Не имея выхода вода фонтаном бьет в кузницу, отчего вместо пола в кузнице образовалось болото. Николаев и Захаров продолжают спорить.

А вода, все поступает и поступает, так как за спором двух бюрократов мер не принимается, в результате в подвале задержана

сборка ходовых частей паровоза № 48-93 на 14 часов, пар. № 7148 на 21 час, простой рабочей силы 105 человеко-часов.

Кто же виновник? ПЧ 2 Николаев указывает на ТЧ Захарова, что последний все лето маринувал кредиты, не выпуская их из рук, несмотря на требования ПЧ с передачей их ему для оборудования коллектора, который действительно в настоящем его состоянии бесполезен, так как воду ничуть не высасывает.

Действительно, кредиты на ремонт депо переданы несвоевременно по вине ТЧ Захарова, но время для использования этих средств было достаточно. Но ПЧ Николаев нашел лазейку, чтобы не отрицать воровать коллектор и ограничился только полумерами, оставив двух рабочих для очистки колодца коллектора.

Благодаря саботажу ПЧ и ТЧ депо среднего ремонта на зиму поставлено в тяжелое условие.

На дворе депо грязь, асфальт валяется у входа депо. Пресс для прессовки чулок два м-ца находится в негодном состоянии, хотя мастер депо Ляхов неоднократно заявлял ТЧ Захарову о порче прессы, но Захаров мер никаких не принимал, поэтому чулки забивают прямо кулаками, что технически недопустимо.

Следственные органы должны раз решить спор и призвать к порядку зарвавшихся бюрократов. Бригада: АЛКОВ, МОСКАЛЕВ.

НАРУШИТЕЛЯМ ДИСЦИПЛИНАРНОГО УСТАВА НЕ МЕСТО НА ТРАНСПОРТЕ

Вследствии плохой работы станции Тайга, отсутствия четкости в работе, недопустимых аварий на станции — редакция газет „За большевистский транспорт“ и „Сталинский путь“ под руководством политехника района 26 сентября был организован общественный смотр, как станция подготавливалась к осенне-зимним перевозкам на основе решения партии и правительства.

Прошло не малое время, чтобы работу станции поднять на должную высоту, но сегодняшняя работа станции еще мало чем отличается от прежней. —Еще не устранены полностью простои вагонов под сортировкой, большой простой паровозов на контрольном посту. Так, например, с 26 сентября свыше двух суток простояли 42 вагона грузевых углем четного направления, 70 вагонов нечетного направления и 6 вагонов назначения на ст. Томск.

С 27 сентября до 1 октября простояли вагоны грузевые углем и запчастями, из которых один вагон № 485698, грузевый углем назначением в Изморский коопхоз, 2 вагона хлебных щитов направлением на ст. Болотная стояли с 28 сентября до 1 октября, тогда как имела возможность отправить 28 сентября. Еще недобились своевременного отправления товарных поездов по расписанию вследствие неготовности технического осмотра и несвоевременной обработки составов. Так, например, 28 сентября составитель Пырников у поезда № 626 поставил в голову малогрузный вагон, и перед отправлением поезда пришлось вагон отцепить и поставить на ст. Тайга, чем задержан поезд на 22 минуты, 27 сентября главный кондуктор Дюбенко медленной при-

емкой поезда № 602 задержал его на 40 минут.

Не изжиты происшествия: составителя Шопин и Лапин свалили два вагона.

Недостаточно и несвоевременно подаются вагоны под сортировку. Ежедневно неподается по несколько вагонов. 29 сентября на-ва халатности и нераспорядительности дежурного по путям Болтовского, была задержана подача 3 вагонов под сортировку.

Всех безобразий, творящихся на ст. Тайга не перечислить, главное то, что у начальника станции Сидоренко и у партиячки нет еще большевистского упорства в четком руководстве станции Тайга.

Надо сказать, что работе станции также мешает начальник депо т. Захаров. Так, например, 27 сентября 3 поезда выбили из расписания тем, что не подали своевременно паровозы, 29 сентября по этой же причине выбили из расписания 4 паровоза.

После общественного смотра, надо отметить, что благодаря энтузиазму, лучших ударников станции Тайга отдельные объекты работы станции улучшились. Сейчас уже простой транзита сократился с 125 часов на 2 часа. Простой под коммерческими операциями до 26 сентября выражался в 15,5 часов и теперь 13,6 часов.

За вторую декаду сентября м-ца отправление товарных поездов по расписанию выражалось (измерители по станции) в 75%, сейчас на 27 91%, 28 сентября 90,3% и 29 сентября 100% отправления.

На сегодня по технической стороне нет ни одной неправильной разметки, нет засылки вагонов без документов и документов без вагонов.

Старшие конторщики Дайваков, Шпаков и Умнов, заключили соглашение на быстрое выправление работ станции и вынуждают на срочное отношение товарную контору. Лучшие ударники составителя Колтунов и Болтовский в выходной день отработали 12 часов по выправлению работ станции.

Все это говорит о том, что на станции прежде перестройка работы прошла формально, как ударники говорили на смотре, „ничего не изменилось только ливески переименовали“.

Чтобы сознательно вывести станцию на широкую дорогу и поднять ее работу на должную высоту, надо привлечь всю общественность Тайгинского узла, широко развернуть массовую работу, бесоглавно вести борьбу с классовым врагом на транспорте с кулаками, саботажниками и прочими вредителями, надо привлечь работников транспорта чувство революционной бдительности, смело вскрывать недостатки в работе. Но это невозможно осуществить без широкого участия всех рабочих—ударников, трудящихся Тайгинского узла. Надо создать массовый общественный смотр, тем самым выводя станцию из прорыва на рельсы большевистских темпов работы.

Смелей вскрывайте недостатки в работе. Решительно громите саботажников решений ЦК и СНК в перестройке транспорта!

Зорче революционную бдительность. Крепче удар по классовому врагу и его агентуре!

В бой за действительную реализацию постановления ЦК и СНК!

От лучшего участка, депо, станции, дистанции к лучшему району.

Вперед за знамя „Правды“!

См—в.

Диспетчера должны работать без перебоев, нарушителей трудовой дисциплины к ответу

В то время, как десятки лучших ударников станции Тайга борются за реализацию постановлений партии и правительства за выправление работы станции на прорыве, кондуктора Тайгинского резерва и диспетчера мешают четко работать, выговаривая лучшие измерители в финансово дорожном коопхозе.

Так, например, в ночь с 29 сентября на 30 сентября обнаружили много недостатков, тормозящих в движении товарных поездов по расписанию.

Главный кондуктор Киселев привел поезд, в котором неправильно названа расстановка тормозов: девятый тормоз с хвоста вследствие чего поезд прямого назначения приходится переформировывать. Главный кондуктор Ткаченко привел поезд в таком же состоянии. Поезд переформировывался из-за чего был задержан на 35 мин. маневровых средств.

Паровоз № 643 вышел на контрольный под рабочий поезд в 2 ч. 30 мин. о чем было должное дежурному по району Елисееву, диспетчеру Федотову, Извекову вследствие выяснилось, что ни кому паровоз не нужен и никто не вызывал. Паровоз простоял непроизводительного 2 часа 15 мин.

Основной причиной плохой работы отдельных агентов служб является отсутствие должной дисциплины, ответственности за работу и так же нет должного руководства старшего диспетчера в сменах.

Надо решительно взяться за действительную перестройку работы в движении поездов с тем, чтобы первенство в дорожном конкурсе одержал первый район.

Щерб.

Политотделу района и дороги
Начальнику дороги и района
Тайгинскому РК ВКП(б)
Райпрофсоюзу, газете „За боль-
шеви́стский транспорт“

РАПОРТ

Неуловимо проводя в жизнь ре-
шения партии и правительства,
организуя социальное соревнование и удар-
ничество, подвигая производитель-
ность труда и трудовую дисципли-
ну, ведя решительную борьбу с
лодырями, бракоделами и саботаж-
никами, рабочие, ИТР и служащие
вагонного участка ст. Тайга доби-
лись большевистских побед в ос-
вождении вагонного хозяйства.

На 30 сентября план конвенции
основного ремонта выполнен на 133
процента, по текущему ремонту
вагонов на 105 процентов, по ре-
монту аварийных вагонов на 240
процентов, по автосборочному
на 110 процентов и сэкономили от
цены вагонов по горению букв
на 220 процентов.

Под большевистским руководст-
вом политотдела района и РК
ВКП(б), организуя предостере-
жительный штурм в выполнении отя-
жельского плана, добьемся еще боль-
ших побед.

Начальник вагонного участ-
ка ст. Тайга Богуславский.
Секретарь партколлегии:
Мухарев.
Пред. М. И. Мартынов.

Давая отпор саботаж-
никам и примеренцам,
по-большеви́стски реа-
лизуя решения ЦК и СНК,
вагонники депо Тайга
сентябрьскую программу
выполнили

В августе месяце программа
оздоровления вагонов в депо Тай-
га была сорвана.

„Основной причиной плохой ра-
боты вагонного участка является
наличие канцелярско-бюрократи-
ческого метода руководства. На-
чальник участка стал на явный
саботажнический и бюрократиче-
ский путь, он своим распоряже-
нием прикрыл с 15 августа кон-
венционный ремонт вагонов, вслед-
ствие чего на сегодня стоят 62
вагона, требующие конвенционно-
го ремонта. Так предупреждала
газета „ЗБТ“ работников вагон-
ного участка в своей статье „Кто
не хочет работать по-новому, то-
му не место на транспорте и в
партии“.

Разоблачив саботаж в перестрой-
ке работы вагонного участка ст.
Тайга, ударники, коммунисты и
беспартийные активисты разгро-
мили саботаж и канцелярско-бю-
рократический метод руководства,
перестроив работу по-новому
стали дневные задания ремонта
перевыполнять.

В результате большевистского
проведения в жизнь решений
СНК и ЦК ВКП(б) и направле-
ния за оздоровление вагонов, удар-
ники и инженерно-технические ра-
ботники не только выполнили
сентябрьскую программу 90 ваго-
нов конвенции, но и перевыполни-
ли на 33 процента.

В борьбе за здоровый вагон,
лучшие ударники показали образ-
цы социалистического труда, так
например, ударники Зыков выпол-
нил свои задания на 100 процен-
тов кроме этого переставил все
оборудование круглой пилы ста-
рого лека в новое депо. Ударник
Гришин перевыполнил задание на

„За большевистский транспорт“—образец угодниче- ства и аллилуйщины

Газета 1-го района Томской ж.д.
„За большевистский транспорт“
(ств. редактор Ф. Толстиков) пере-
печатала 18 августа обзор „Сов
Сибирь“, призывая „неоспоримо пра-
вильными“ все указанные ошибки
и недостатки. В чем пришлось
сознаваться газете „ЗБТ“?
Вот ее „исповеди“.

Газета „За большевистский
транспорт“ недостаточно вскры-
вала саботажников в перестрой-
ке транспорта и недостаточно
мобилизовала массы на борьбу
с саботажниками и оппортуни-
стами и другой своей мешаю-
щей по-большеви́стски выпол-
нить решения правительства и
партии в работе транспорта, а
если где и бралась, то не дово-
дила дело до конца, шарахаясь
от одного дела к другому.

Редакция заверяет „Сов. Си-
бирь“, что впредь недопустит
этих недостатков, мобилизует
рабочие массы, ударников и раб-
коров на борьбу за большеви́ст-
ский транспорт, реализуя цели
ком постановления СНК и ЦК
ВКП(б) о транспорте“.

Газета „За большевистский тран-
спорт“ не выполнила этого своего
обещания. Она, как и раньше,
ограничивается общими фразами,
заклинаниями, призывами и яраво
учениями на манер словоохотливо-
го повара из басни Крылова, а са-
ботажникам от этого ни жарко, ни
холодно („Вася слушает да ест“).
Примеров такой беспомощности
очень много.

В том же номере (13 августа)
имеется заметка „Бюрократы Тай-
гинского района игнорируют ди-

15 процентов, ударник Китов пе-
ревыполнил свое задание на 20
процентов.

Вот и лучшие организаторы
бригады Вахрушев, Словеснов,
Болаев и Нойков, их бригады
представлены к 10 процентному
премированию.

В результате трудового энтузи-
азма ударников вагонного участ-
ка, сегодня они пришли с побе-
дами, организуя социальное сорев-
нование и ударничество, ведя решитель-
ную борьбу с саботажом и очко-
вительством, с лодырями и
бракоделами.

Парторганизация, проводя в
жизнь решения партии и прави-
тельства о транспорте должна до-
биться еще больших показателей
выполнения нового задания, орга-
низуя предостережительный штурм.

Бригада печати: Селицкий
Шонин



Гришин А.—слесарь вагонного участка
ст. Тайга лучший ударник.
В сентябре программу выполнил на 115%

рективу наркома. Машинисты по-
прежнему сидят в конторах“. Ука-
зывая на то, что многие машини-
сты задерживаются на канцеляр-
ских должностях, газета воскли-
кает:

„Приказ наркома должен быть
немедленно выполнен, бюрократы,
укрывающиеся и удерживающие
машинистов в конторах, должны
понести самую жестокую ответствен-
ность“.

Это характерный для газеты
образчик заклинания, стрельбы
холостыми патронами, стрельбы
„из ворот в чистое поле“, ибо ни
одного бюрократа газета персональ-
но не называет, не выводит на чи-
стую воду.

Неудивительно поэтому, что че-
рез десять дней (23 августа) „ЗБТ“
печатает заметку под тем же заго-
ловком:

„Машинисты попрежнему сидят
в конторах“.

Положение после первого закли-
нания несколько не изменилось.
Газета указывает, что:

„Из всего наличия машинистов,
не занятых на прямой работе
(на паровозе), в 30 человек пое-
хало пока только 5 чел. (Салаев—
мастер промывки, Малеев—
бригадир промывки, Локтев—
бригадир под'емки, Саверинов—
нормировщик и Борисов—тепло-
техник), а остальные 25 машини-
стов попрежнему не направлены
по назначению.“

Бюрократы попрежнему глухи
к голосу печати.

Газета снова скромно умалчива-
ет, кто же именно эти бюрократы.
Газета снова ограничивается типич-
ным для нее заклинанием:

„Кто дал право тайгинской
деповской администрации игнори-
ровать приказ наркома?“

Однувшись перед фактом явного
саботажа директивы наркома,
не осмеливаясь назвать вещи свои-
ми именами (газета упорно избега-
ет говорить о „саботаже“), „ЗБТ“
продолжает без конца поучать ма-
шинистов и оппортуни-
стов. И читателя „ЗБТ“ не уди-
вит, если он еще раз пять встре-
тит на страницах своей газеты
беспомощные суждения по поводу
того, что „машинисты попрежнему
сидят в конторах“.

Мы взяли простейший пример.
Но и в нем, как в капле воды, от-
разились аллилуйщина, болезнь
самокритики и бессилие газеты
„ЗБТ“.

Газета не может политически за-
остренно оформить рабкоровские
материалы. Сообщения, говорящие
о прямом саботаже перестройки
работы, „подаются“ так, что выво-
ды приходится делать самому чи-
тателю.

Иногда газета прямо замазывает
действительное положение вещей.
Например, „ЗБТ“ пишет, что в ди-
станции пути Томской—П—

„Перестроился аппарат, но в
руководстве работами изменений
нет, в результате чего наличие
недовыполнение производствен-
ной программы в июле и авгу-
сте 30 проц.“.

Аппарат перестроился, а улуч-
шений нет. Какая же это пере-
стройка?

Газета прикрывает саботажников
и героев канцелярско-бюрократи-
ческих методов руководства. Напри-
мер, 23 августа „ЗБТ“ пишет:

„До 15 августа депо Тайга за-
дало пропустить через специаль-
ный ремонт 9 паровозов по под'-
емке и 2 паровоза по промывке“, а
выпущено лишь 6 паровозов. Но
отремонтированные паровозы ока-

зались неработоспособными. Так, у
одного паровоза:

„Правый инжентор не работает.
Реверс вращается при большом
усилии машиниста.“

Плохо работают смазочный ап-
парат и добавочные масленки.

Главнейшей причиной северно-
го состояния снаремонта в депо
Тайга продолжает оставаться от-
сутствие четкого руководства“.
Так пишет „ЗБТ“, не жалея
„ссориться“, критиковать бюрокра-
тов и вскрывать механику канце-
лярских методов руководства. У га-
зеты исключительная деликатность
в отношении саботажников и бюро-
кратов! Тут всего-навсего, видите
ли, нет „четкого руководства“.

Если у газеты много робости в
отношении хозяйственников, то
она, еще более труслива и подобо-
страстна, когда речь заходит о не-
дочетах партработы. Например, га-
зета пишет, что:

„В управлении района партий-
но-массовая работа не только не
улучшилась, но наоборот—ухуд-
шилась. Вновь организованные
партийные группы при цехе не
работают, к чистоте не готовятся“.
Газета не осмелилась назвать
главных виновников. Самое боль-
шое, на что она решилась, это—
разоблачение одного из группиров-
щиков:

„Партгруппировщик Крылов работу
диспетчерской группы не только
ослабил, но и развалил ее окон-
чательно. Диспетчеры, в том чи-
сле и коммунисты, работают
плохо. Крылов, являясь группиро-
вщиком, не принял никаких реше-
ний по улучшению работы
среди диспетчеров“.

Газета требует привлечь Кры-
лова к ответственности, но
ни словом не упоминает о тех,
кто отвечает за руководство всей
партмассовой работой в управле-
нии района.

Проработка постановления СНК
и ЦК на ст. Ачинск „была оторва-
на от конкретной жизни. Одновре-
менно с проработкой решения ни
чего не делалось по перестройке
транспорта в местных условиях“.

„Со стороны района и дирек-
ции дороги помощи и живого ру-
ководства перестройкой работы
не было. Ни кто из руководящих
работников ст. Ачинск-1 в июле
и первых числах августа не по-
сетил“.

Зарплата по новым ставкам в
дистанции пути ст. Ачинск вве-
дена для руководящих работни-
ков (начальник дистанции, смот-
ритель зданий и дорожные ма-
стера). Ничего в этой области
не сделано для рядового рабо-
чего“.

Количество подобных фактов
можно увеличить во много раз. Но
„ЗБТ“ не видит за ними ничьей
злой воли, никакого саботажа, со-
противления, не обобщает этих
фактов, не делает соответствующих
политических выводов. Газета не
желает выполнять своего обеща-
ния „Сов. Сибирь“.

Единственный конкретный факт
саботажа газета усмотрела там,
где это ей менее всего опасно ра-
зоблачать. Это заметка в номере от
23 августа.

Вот она:

На ст. Тутальская вместо реа-
лизации постановления СНК и
ЦК кассир саботажничает.

3-й на поезд № 78 было
много свободных мест, но кассир
из-за своей нерасторопности вы-
дал только 3 билета военно-слу-
жащим, а остальные пассажиры
билеты купить не успели.

(Окончание на 4-й стр.)

(Окончание обзора)

При обращении к начальнику станции о творящихся безобразиях последний отговорился на смешки.

Вот где „ЗБТ“ нашла громовод! Вот где она без боязни критикует недочеты в работе! Вот к чему свела газета разоблачение саботажников и оппортунистов, сопротивляющихся реализации постановлений СНК и ЦК!

Это ли не издевательство над той задачей, которая поставлена перед транспортной печатью?

Не тем ли самым объясняется и такой факт, что газета в отдельных номерах посвящает по 2 страницы (из четырех) таким материалам, как „Итоги районной спартакиады“ или „Условия конкурса на лучшую ячейку ОСОАХ“?

Нельзя пройти мимо элементарной безграмотности газеты. Вот ряд перлов с одной только страницей: „беспартийный“, „немыслимо“, „покончить“, „токоря“, „не борются“ и т. д.

Газета нуждается в радикальном лечении. Из нее необходимо до конца изгнать аллилуйшину, боязнь самокритики, угодничество, подобострастие к руководящим работникам, словоблудие.

Газета совершенно не готовится к чистке партии, не поднимает проступки и недостатки в работе коммунистов на принципиальную высоту. Давно пора положить конец политической близорукости, драбности и узколобому деланию редакции „ЗБТ“!

Конкурс ударных бригад ОСО

В каждой школе должна быть образцовая осоавиахимовская работа

Конкурс ОСО объявлен давно, к данному моменту мы должны уже иметь конкретные данные о выполнении условий конкурса. ОСО работа в школах II ступени как ФЗД и ФЗС не развернута, школы уже проработала м-ц и до сих пор не учтены члены ОСО, не организованы ячейки.

На вопрос зав. школой ФЗС Прутову—есть у вас ячейка ОСО? „Пока нет“,—так отвечает начальник школы. Также и в школе ФЗД при распределении преподавателей для работы по общест-

вам не учли яч. ОСО, отговариваясь тем, что некого поставить на эту работу, так отвечает зауч. Фомин.

Такое „общественное“ отношение к военной работе в школах должно быть в корень разбито ибо условия для развертывания ОСО работы есть. Надо только новаторство.

Учащиеся интересуются этой работой, в ближайшее время надо организовать ОСО ячейки в школах ФЗД и ФЗС.

В. Стефанов.

Успехи продвигать вперед

С момента объявления конкурса ОСО тяговики ст. Болотная имеют большой сдвиг в работе. Проведены занятия по 12 часовой программе с охватом 27 человек. Регулярно проводятся военные занятия и для усиления работы собрали средств 300 руб. Выпускаются стенные газеты в ударных

ОСОавиахимовских бригадах.

Ударная ОСОвская бригада паровоза № 717-431 объявила себя ударниками в выполнении условий конкурса ОСО и имеет ряд хороших показателей в своей работе.

Остальным ячейкам ОСО нужно будет взять пример с болотинцев. Т—н.

5 октября встреча самолета им. политотдела района

На вынесенное предложение редакции газеты „ЗБТ“ в день авиации о необходимости постройки самолета—рабочие, ИТР и служащие Тайгинского района активно откликнулись на призыв газеты и внесли больше 20 тысяч руб. В результате этой активности краевого совета осоавиахима даст самолет У—2.

Самолет прилетит в Тайгу под именем политотдела района.

5 октября организуется массовый митинг рабочих Тайгинского уезда. Митинг посвящается объявлению предоктябрьского штурма борьбы за выполнение всех измерителей транфинплана и борьбы за красное знамя на Томскую дорогу.

10 октября самолет отправляется по району для организации предоктябрьского штурма борьбы за перевыполнение всех измерителей в производстве и первый рейс по лета Тайга—Боготол.

Вечером 5 октября в клубе вечер встречи с ударниками воздушного флота.

Ячейки осоавиахима и парторганизации с проведением встречи самолета имени политотдела района должны еще больше развернуть оборонную работу на предприятиях, поднять трудовой энтузиазм борьбы за высокую производительность труда.

Редакция „ЗБТ“ выпускает агитлистки.

Отзывы радиослушателей г. Тайга о нашей радиогазете

Пишет, товарищ, Бурдуков П. ему понравилось содержание и чистота передачи. Товарищу Бурдукову не понравилось частое чтение, затухание разговора в особенности в конце радиогазеты. На будущую радиопередачу пожелает ввести фельетонов из местной жизни и литературную страницу.

Пишет, тов., Циркин Дмитрий—работает техником хозрасчета депо Тайга ему понравилось собственная местная трансляция. Не пон-

равился шум в репродукторе. На будущее желает ликвидировать недостатки допущенные в первом номере радиогазеты „За большевистский транспорт“

Все товарищи, указывают, что газета „За большевистский транспорт“ имеет большие успехи в области радиогазеты.

Нашей задачей удовлетворить все требования товарищей радиослушателей по технике передачи без замечаний.

Паспорт только трудящимся

В целях очищения железно-дорожного транспорта от укрывающегося классово-чуждого элемента ЦИК и СНК СССР от 27 декабря 1932 года решил установить единую паспортную систему и обязательную прописку паспортов. С 10 октября начинается выдача паспортов для рабочих нашего района.

Для лучшего обслуживания работников транспорта организованы паспортные пункты на ст. Ачинск I, Боготол, Маринск, Тайга, Томск II, Болотная. Кроме этого на ст. Тайга создаются 3 пункта при основных цехах, депо, управлении района и отдела пути.

На каждый паспортный пункт назначаются начальники и их помощники.

В помощь начальникам паспортных пунктов должны быть организованы штабы содействия в составе 3-5 человек из представителей парт-

профорганизаций, Хорошо проверенных на партийно-массовой работе, политически развитых и воспитанных.

В задачи выделяемых товарищей входит:

Массово-политическая работа среди рабочих и служащих жел.дор. транспорта по разъяснению целей и значения введения единой паспортной системы.

Выделенные в штабы содействия члены партии всю эту работу должны выполнять без отрыва от производства в порядке общественной нагрузки.

При получении паспортов все коммунисты и беспартийные активисты должны проявить самую самоотверженную борьбу за чистоту наших рядов транспорта.

Больше классовой бдительности, решительный отпор попыткам классового врага пролезть в наши ряды.

НАМ ОТВЕЧАЮТ

На помещенную заметку в № 49 23 августа под заголовком „Крепко ударить по нарушителям трудовой дисциплины“ нам отвечают, что СД Мерзулову за провоз балластного состава 29/VIII вместо ЯЯ в Аяжерскую—объявить строгий выговор с предупреждением об увольнении.

ОД Веженков за невыполнение распоряжений диспетчера дать кондуктора из своей бригады на п. № 948 со службы уволить.

ОД Ляврову за отправление из ст. Тайга с п. № 948 с недостаточным количеством тормазильщиков объявить выговор.

ОД Слюнину за посылку старшего кондуктора Патрушева без письменного требования в Богошово о помощи при остановке п. № 64 на перегоне ввиду порчи паровоза объявить выговор.

Начальник 1-го района
Оборотов

На помещенную заметку в том же номере под этим же заголовком нам отвечают, что по заключительной ее части в конце заметки установле-

но, что кондукторского резерва стенгазета выпускается два раза в месяц в которой освещаются подтехучебы и особенно важные случаи посещения техучебы. Кроме того на общих собраниях обсуждаются товарищи, не посещающие техучебы. 3: непосещение техучебы уложено 3 главных и 2 старших кондуктора. Установлен общественный контроль за посещением техучебы. Как мера для улучшения посещения техминимума на 13 сентября назначен товарищеский суд наклоняющимся от техучебы.

Постановление партии и правительства проработано в достаточной мере и проводится в жизнь, замечка в смысле слабой посещаемости в некоторые дни техучебы подтверждается, в этом отношении принимаются выше описанные меры как со стороны союза, так и хозяйственника.

Ермишин.

Ответ. редактор Ф. Толстиков

СРОЧНО ТРЕБУЕТСЯ для издательства газеты

„За большевистский транспорт“

КОРРЕКТОР

ОПЛАТА ТРУДА ПО СОГЛАШЕНИЮ — Издательство

ОБЪЯВЛЕНИЕ

С 6-го ОКТЯБРЯ ИЗДАТЕЛЬСТВО ГАЗЕТЫ

„ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ“

ПРИНИМАЕТ всевозможные типографские, переплетные и штемпельные заказы

Заказчикам с собственной бумагой работы исполняются

ВНЕ ОЧЕРЕДИ

АДРЕС: ст. Тайга казенный дом № 46

Директор Твердохлебов.