

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАИГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 84 (654)

5 августа 1937 года, четверг.

Цена 5 коп.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРИВЕТСТВУЮТ ВОЖДЯ НАРОДОВ товарища СТАЛИНА

30 июля в Центральном Парке Культуры и Отдыха имени Горького в Москве, на торжественном собрании московских железнодорожников с огромным подъемом принято приветствие вождем и организатору побед социализма товарищу Сталину.

Было поистине волнующее зрелище, когда в едином порыве, смело и бодро всколыхнулось море рук 20 тысяч голосящих за приветствие тому, кто вдохновил на славные победы железнодорожников—товарищу Сталину.

В этом порыве чувствовалась бодрость и радость праздника и в то же время уверенность в дальнейшей победе и готов-

ность на борьбу за преодоление любых трудностей и недостатков в работе железнодорожного конвейера, желание преодолеть любые вылазки японо-немецких, троцкистско-бухаринских шпионов и вредителей.

Только что замолкала волна громовых оваций в самом Зеленом театре, как тотчас же поднимались громовые аплодисменты, приветственные возгласы родному Сталину по всему парку, по всей набережной Москва-реки, по всем аллеям, где присутствовало до 200 тысяч железнодорожников, рабочих Москвы и их семей.

Эта же волна перекачивалась одновременно в Сокольничев-

ском парке, где присутствовало до 60 тысяч человек.

В это же время по радио оглашалось приветствие по всей необъятной, Великой советской железнодорожной державе. Всюду—на Крайнем Севере в Архангельске, на Востоке в Комсомольске, Хабаровске, в далекой Средней Азии—в Сталинабаде, Ташкенте, на Западной границе в Минске, в Тбилиси, Киеве, Харькове, Ленинграде—всюду—одновременно—6,5 миллиона железнодорожников и их семей демонстрировали свою сплоченность и преданность партии Ленина—Сталина и безграничную любовь к своему родному товарищу Сталину.

Приветствие товарищу СТАЛИНУ торжественного собрания 20 тысяч железнодорожников в Центральном парке культуры и отдыха в Москве 30-VII 1937 г.

Дорогой, родной наш ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ!

ДВА года назад на приеме работников железнодорожного транспорта руководителями партии и правительства прозвучали Ваши проникновенные слова о значении железнодорожного транспорта, о великой чести для каждого работать на транспорте.

Сегодня, когда мы собрались праздновать всесоюзный День железнодорожного транспорта, перед глазами встает волнующая встреча в Кремле с родным и великим Сталиным. Никогда не забудутся Ваши слова, та высокая оценка и похвала, какую Вы дали железнодорожникам за их первые победы.

Вы согрели любовью своего сердца миллионную армию железнодорожников, вдохновили ее на новые победы, зажгли энтузиазмом всех работников, на каком бы большом или „малом“ посту они не находились.

Трудно полностью выразить наше чувство к Вам — родному и великому Сталину, заботу и внимание которого мы чувствовали и чувствуем повседневно. Ваше внимание окрыляет нас, вооружает сталинской непоколебимостью и настойчивостью в достижении поставленных перед железнодорожным транспортом задач, в выкорчевывании врагов—троцкистов, бухаринцев, японо-немецких шпионов.

Каждый из нас отдает себе отчет в том, что установленный правительством год назад праздник железнодорожников нужно было заслужить решительной борьбой за подъем транспорта под руководством Вашего славного соратника Лазаря Моисеевича Кагановича.

Мы рады сообщить Вам,

что дальнейшие успехи транспорта: выполнение и перевыполнение плана погрузки, сплоченность всех железнодорожников, рост стахановцев-кривоносовцев являются результатом сталинских методов руководства, повседневного выполнения Ваших указаний.

Подлые враги, троцкистско-бухаринская нечисть, шпионское отродье, продавшееся фашизму, хотели подорвать работу железнодорожного транспорта, подорвать мирный труд трудящихся нашей великой родины. Презренные враги хотели надеть фашистское ярмо на свободный советский народ, отнять у него великие завоевания социализма.

Не вышло! Не вышло потому, что во главе нашего народа, во главе коммунистической партии стоит непоколебимый Сталин. Своим гениальным умом, ленинской прозорливостью и мудростью гениального полководца революции Вы обеспечили нашей стране победу над всеми врагами, небывалый расцвет великой родины.

Локомотив революции под Вашим ленинским руководством шел, идет и будет идти вперед к еще более счастливой жизни, к коммунизму. Пролетарская диктатура развевает в прах последние остатки троцкистско-бухаринской шпионской гнили.

Великие дела нашей партии, людей нашей родины вызывают чувство особой гордости за нашу советскую страну, за силу и величие сталинского гения. Сколько подлинно героических, исторического значения, волнующих событий прошло на наших глазах лишь за последний год.

Принята Сталинская Кон-

ституция — великая хартия победившего социализма. Принят новый избирательный закон, закрепляющий подлинно советский, социалистический демократизм. Важнейшие отрасли промышленности досрочно выполнили второй пятилетний план. Лучшие сыны народа, славная плеяда гордых сталинских соколов своими подвигами возвеличили славу нашей родины.

Исторические решения февральского Пленума ЦК ВКП(б), Ваш мудрый доклад и заключительное слово на этом Пленуме всколыхнули всю страну, всколыхнули нас, железнодорожников, научили нас, как сохранить завоевания социализма, уберечь советскую страну от капиталистических хищников и подлых происков озверелого фашизма.

Железнодорожной армии приходилось и еще приходится преодолевать много препятствий, ликвидировать крупные недостатки в работе, изживать плохие привычки старого консерватизма, предельщины и, как показал опыт этого года, железнодорожникам приходится и придется с еще большей большевистской напористостью разоблачать врагов народа, японо-немецких, право-троцкистских шпионов и вредителей.

Железнодорожникам надо лучше готовиться к предстоящей зиме. Прошлая зима была тяжелой не только по климатическим условиям, но и из-за плохой подготовки к ней.

У нас не мало еще отстающих участков, которые тормозят успешную подготовку к зиме. Плохо работают заводы, отстают вагонные участки, неудовлетворительно идут работы по ремонту пути. Нередко сры-

вается движение поездов по графику. Не ликвидированы полностью очаги аварий и крушений. Не стало еще образцовым и пассажирское движение.

Собравшись сегодня на торжественное заседание, посвященное Дню железнодорожников, **мы даем слово Вам, дорогой и родной наш Иосиф Виссарионович**, обещаем перед всей страной взяться с новой большевистской энергией, сталинской настойчивостью за выполнение Ваших указаний о превращении транспорта в четко работающий, слаженный конвейер и ликвидировать крупные недостатки, имеющиеся еще в нашей работе. Мы с честью выполним государственный план погрузки. Во время перевезем богатый урожай. Обеспечим успешную работу в предстоящую зиму, будем, не покладая рук, бороться за безопасное движение поездов, за культурную и безаварийную работу.

Мы клянемся всегда помнить о капиталистическом окружении, неустанно вести борьбу с беспечностью, разгильдяйством, не дисциплинированностью, мы клянемся до конца выкорчевать врагов народа троцкистско-бухаринских выродков.

Все мы считаем делом своей чести свято охранять государственную тайну, беспощадно выкуривать шпионов и диверсантов из всех нор, куда бы они ни запрятались.

Мы обещаем Вам, воспитывающему партию и всех трудящихся в духе самокритики, обеспечить дальнейшее мощное развертывание самокритики на транспорте, превращение ее в действенное средство укрепления дисциплины, борьбы с врагами народа и людьми, льющими воду на мельницу врага.

Мы даем слово смело выдвигать новые, молодые кадры, сделать транспорт кузницей пролетарских кадров, преданных своей родине, преданных делу социализма, овладеть большевизмом, повседневно расширять политический кругозор каждого работника, развивать стахановско-кривоносовское движение.

Мы уверены, что с такими людьми, какие имеются на нашем транспорте, с таким руководителем, как Ваш ближайший соратник Лазарь Моисеевич Каганович, мы с честью и до конца выполним Ваши указания.

Нашей большевистской борьбой и стахановско-кривоносовской работой мы превратим транспорт в неприступную крепость обороны нашей славной родины.

Мы готовы отдать своей социалистической родине все свои силы, а если нужно, то и жизнь.

Да здравствует наш родной отец и друг—наш великий Сталин!

Президиум собрания.



СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В МОСКВЕ

ВЫСТУПЛЕНИЕ ТОВАРИЩА Л. М. КАГАНОВИЧА

Еще с утра вокзалы столицы и станции метро оделись в праздничный наряд, заагнали полотнищами лозунгов и флагов, украсились портретами Ленина и Сталина, руководителей партии и правительства.

Все сады и парки столицы приготовились к достойному чествованию работников стальных магистралей, отмечавших вчера вторую годовщину со дня исторического приема в Кремле.

Яркими красками расцвятился Центральный парк культуры и отдыха им. Горького. Здесь состоялось большое народное гулянье, посвященное Всесоюзному дню железнодорожного транспорта. В аллеях парка — транспаранты, отражающие большие победы транспортников.

На видном месте — оригинальная диаграмма, где по рельсам, неуклонно поднимающейся кривой, движется миниатюрный паровоз „ФД“ с четырьмя товарными вагонами. Кривая демонстрирует подьем среднесуточной погрузки железных дорог. От 27,4 тыс. вагонов в 1913 году и до 55,7 тыс. вагонов в 1934 году товарный маршрут уверенно идет вверх по крутой кривой к 68,1 тыс. вагонов в 1935 году и к 86,1 тыс. вагонов в 1936 году.

Победный подьем продолжается и дальше. Разгромив контрреволюционную предельщину, беспощадно разоблачая и выкорчевывая подлых врагов на

рода, шпионов и диверсантов — троцкистско-бухаринских агентов фашизма, транспорт уверенно идет к новым сталинским победам.

Огромные красочные панно запечатлели исторические встречи железнодорожников с товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства.

Транспортники заслуженно гордятся лучшим, что есть на железных дорогах — замечательными кадрами, людьми. Портреты стахановцев-кривоновцев образуют длинные галереи. Здесь — сотни лучших. Среди них Кривонос, Катшен, Комбаров — кузнец завода им. Кагановича, установивший рекорд по ковке паровозных дышел, Циклаури — машинист депо Тбилиси, мастерски водящий поезд, Обухов — начальник паровозного отделения Ленинской дороги, выдвинутый на эту должность из паровозных машинистов.

В парк им. Горького вместе с тысячами транспортников Московского узла пришли трудящиеся предприятий столицы, их семьи. На площадках играют оркестры. На эстрадах выступают артисты. По всем аллеям царит веселье.

20 тысяч железнодорожников, рабочих и работников московских предприятий восторженно приветствуют появившегося на сцене Зеленого театра сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, под руководством которого транспорт

добился решающих побед. Ровно в 18 часов заместитель наркома путей сообщения по политической части тов. Бакулин открывает митинг.

В президиуме собрания — тт. Каганович, Хрущев, Булганин, Волков, заместитель наркома путей сообщения Синев, Билик, Торопченков, руководящие работники НКПС и дорог Московского узла, лучшие стахановцы транспорта.

Под бурные аплодисменты в почетный президиум избираются товарищи Сталин, Молотов, Каганович, Ворошилов, Калинин, Андреев, Микоян, Косиор, Чубарь, Жданов, Ежов, Хрущев, Димитров, Тельман и Хозе Диас.

С необычайным вниманием слушают собравшиеся яркую, живую речь товарища Кагановича. Из края в край громадного театра часто прокатывается волна бурных аплодисментов. А когда товарищ Каганович заканчивает свой доклад, долго не утихает бурная овация в честь великого машиниста локомотива революции товарища Сталина.

Стройной шеренгой под развевающимися красными знаменами на огромной сцене Зеленого театра выстраиваются машинисты, стрелочники, вагонники, связисты, движенцы, стахановцы заводов и фабрик.

От делегации железнодорожников Московского узла выступает начальник

депо Москва-пассажирская Ленинской дороги тов. Прохорчук, недавно работавший машинистом. Под горячие аплодисменты он посвящает первые слова любви и привета тому, чье имя является знаменем всех побед — родному товарищу Сталину.

— Железнодорожники, — говорит он, — не оказались болтунами, дав 30 июля 1935 года в Кремле большевистское слово товарищу Сталину. Вместо 56 тысяч вагонов транспорт сейчас грузит ежедневно 98 — 100 тысяч вагонов.

Тов. Карасев от делегации рабочих московских заводов и фабрик передает братский привет железнодорожникам, которые в ожесточенной борьбе с врагами народа, с контрреволюционной предельщиной добились замечательных успехов.

На сцене доблестные бойцы Красной Армии. Долго гремят аплодисменты в честь любимой армии, в честь сталинского полководца маршала Советского Союза тов. Ворошилова. Капитан Шевченко приветствует собравшихся от имени командиров, политработников и красноармейцев войск московского гарнизона.

— На вашем примере, — говорит он, обращаясь к железнодорожникам, — работники других отраслей народного хозяйства должны учиться выполнять за-

дания партии и правительства, задания товарища Сталина.

Тов. Бакулин сообщает, что на митинге присутствуют почетные гости — герои исторического перелета по второму сталинскому маршруту Москва — Северная Америка. Собравшиеся тепло приветствуют тт. Чкалова и Байдукова. Речь тов. Чкалова не многословна, но зажигательна.

— Мы знали, что не победить нельзя. У нас в сердцах был Сталин и весь наш трудовой народ. Тов. Чкалов призывает железнодорожников к сталинским маршрутам, по железнодорожному пути.

— А мы, — заявляет он, — обещаем проложить новые сталинские пути в местах, где не ступала нога человека.

Тов. Байдуков коротко поделился впечатлениями о поездке по Америке. С огромным воодушевлением принимается приветствие товарищу Сталину.

Вновь вспыхивает бурная овация. Тысячи людей поднимаются с мест. Долго не стихают приветственные возгласы: „Да здравствует наш родной отец и друг товарищ Сталин!“

Овация гремит по всему парку, по всему Союзу.

На митинге в парке присутствовали не только те, кто собрался в Зеленом театре. Митинг транслировался по всему Союзу, в нем участвовали миллионы.

В НКПС И ПОЛИТУПРАВЛЕНИИ

О задачах заместителей начальников дистанций пути по политической части и всех коммунистов службы пути

ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ЦК партии установлена должность заместителя начальника дистанции пути по политической части. 3—7 июля в НКПС состоялось совещание части этих товарищей, на котором были установлены задачи политических заместителей.

В связи с этим народный комиссар т. Каганович и начальник Политуправления НКПС т. Бакулин разослали специальное директивное письмо, в котором изложено положение дел в путевом хозяйстве и задачи парторганизаций и в первую очередь заместителей по политической части.

В письме указывается, что, несмотря на то, что вредителям удалось много напакостить в путевом хозяйстве, последствия вредительской работы в пути ликвидируются безобразно медленно. Серьезной борьбы за проведение в жизнь приказа НКПС „Об улучшении текущего содержания пути и установлении классификации путейских работ“, имеющего особо

важное политическое и хозяйственное значение, политотдельские органы и партийные организации не развернули.

Выполнение плана капитального и среднего ремонта идет преступно плохо. Отставание путейцев от общего уровня, и темпов качества работы других отраслей железнодорожного хозяйства объясняется прежде всего тем, что партийные организации и политотдельские органы и после февральского Пленума ЦК ВКП(б) не взялись по-большевистски за разоблачение и выкорчевывание шпионов, вредителей и диверсантов, засевших в путевом хозяйстве.

Некоторое время тому назад помимо политотдела на дороге им. Ворошилова была разоблачена орудовавшая в путевом хозяйстве шайка вредителей и шпионов. Было установлено, что значительная часть крушений на дороге является результатом диверсионных актов со стороны контрреволюционных и шпионских

элементов, проникших в ряды путейских работников.

Казалось бы, что политотдел извлечет уроки из вредительской работы на дороге и по-большевистски возьмется за ликвидацию последствий вредительства.

Однако проверка и доклад начальника политотдела дороги т. Горшина показали, что он, болтая на собраниях о запущенности путевого хозяйства и необходимости взяться за разоблачение врагов, на деле никакой серьезной работы и борьбы по выкорчевыванию шпионских вредительских элементов, еще гнездящихся в путевом хозяйстве дороги, по существу еще и не начал.

Тов. Горшин обнаружил при отчете в Политуправлении НКПС полную оторванность от жизни и работы путейцев и не в состоянии был ответить на самые элементарные вопросы, касающиеся состояния политической, производственной и культурной работы среди командиров и рабочих-путейцев. Но тов.

Горшин — не исключение. Таково положение, к сожалению, у большинства начальников политотделов и начальников дорог.

Произведенная Политическим управлением НКПС проверка состояния ряда аварийных дистанций (арзамасской и сергачской Казанской дороги, моздокской Орджоникидзевской дороги, таловской Юго-Восточной дороги, немировской Юго-Западной дороги) показала, что политотделы этих дорог и отделений не дали себе труда произвести элементарную проверку кадров на этих дистанциях и очищение их от вражеских элементов. Важнейшая политическая работа по аттестации дорожных мастеров, путевых обходчиков, бригадиров передоверена здесь второстепенным людям и дело аттестации фактически сведено к канцелярскому сбору материалов, а не к настоящей проверке людей, выявлению врагов и изгнанию их с дорог.

Именно незнанием людей,

оторванностью партийных организаций и политических органов от путейцев, отсутствием настоящей борьбы с врагами — говорится в директивном письме — объясняются ссылки руководящих работников, в том числе и политотдельских, на якобы отсутствие в путевом хозяйстве людей, достойных выдвижения. Жизнь и опыт показали, что там, где партийные организации и политотдельские органы взялись за изучение людей, работающих в путевом хозяйстве, — там находятся десятки и сотни замечательных, способных, любящих и знающих путевое дело людей, подлинных патриотов транспорта.

Среди путейских работников особенно сильны настроения консерватизма, вредной „покорности судьбе“, фатального примирения с низкой производительностью труда, с бескультурьем, с кустарщиной и обломовщиной в работе. Особенности условий работы и жизни путейцев, жи-

(Продолжение см. на 3-ей стр.)

О задачах заместителей начальников дистанций пути по политической части и всех коммунистов службы пути

(ПРОДОЛЖЕНИЕ. Начало см. на 2-ой стр.)

вущих и работающих в значительной части в одиночку, разбросанно, без повседневного воздействия и воспитания в коллективе, требуют от партийных организаций особой политической работы, опеки над путевыми рабочими, над каждым отдельным путевым обходчиком, дорожным мастером, бригадиром.

Политические органы и партийные организации должны были развернуть особую настойчивую работу по созданию в каждом околотке, участке, пусть вначале небольшого, но крепкого, устойчивого ядра боевого актива партийных и беспартийных людей, ведущих борьбу за решительное повышение производительности труда и качества работы, за укрепление дисциплины и культуры, за воспитание путевцев в духе высокой ответственности за порученное им дело.

Между тем проверка показала, что политотделы и партийные организации предоставили путевцев самим себе и никакой серьезной организаторской и массовой работы среди путевских работников не ведут.

Заместители начальников дистанций пути по политической части на совещании в Политическом управлении самокритически вскрыли, что политической работы за повышение производительности труда—этой решающей политической и хозяйственной задачи в путевом хозяйстве—еще нет, что политические работники от решения этой задачи самоустранились.

В п. 9 приказа № 79/Ц от 28 мая 1936 года предлагается в целях увеличения заинтересованности путевских рабочих, повышения производительности труда и улучшения качества работы ввести на текущем содержании пути аккордную систему оплаты труда. Каждой путевой бригаде отводится для ухода определенное количество километров пути. За работу по уходу и ремонту этих километров бригада, согласно приказу, получает всю сумму, предусматриваемую плановой стоимостью содержания каждого километра по соответствующей категории. Эта сумма должна выплачиваться независимо от количества рабочих, производивших работы, т. е. если полагающиеся работы как по количеству, так и по качеству сделаны с меньшим числом рабочих—вся полагающаяся сумма оплаты поступает в распоряжение бригады.

Партийные организации и политотдельские органы прошли мимо этого пункта, имеющего важнейшее политическое и хозяйственное значение. Его даже как следует не разъяснили ши-

роким массам путевских рабочих.

До сих пор не устранена фиктивная сделщина, разлагающая работников, занятых на текущем содержании пути, и благоприятствующая очковтирательству.

Многие политотдельские работники и коммунисты-путевцы, вторя предельщикам, нытикам и консерваторам из числа командиров пути, вопят о текучести кадров путевских работников, а на деле ничего не предпринимают для закрепления кадров, для создания устойчивого костяка работников пути.

Проверка, проведенная Политуправлением, установила преступное пренебрежение к бытовым нуждам и запросам путевских рабочих. Политотдельские работники, парторги, профсоюзные и комсомольские работники проходили мимо фактов задержек выплаты заработной платы, обсеживания грязью, клопы, нет даже кипяченой воды.

Несмотря на то, что многие путевые обходчики не были еще в звуковых кино, в театрах, политотдельские работники и парторги не дали себе труда организовать коллективные выезды путевских работников в кино, в театры. Не организована помощь в уходе за детьми путевских рабочих. Не организована также и медицинская помощь путевским работникам, живущим вдалеке от больницы и поликлиники.

Не получают должного внимания и поддержки со стороны руководящих хозяйственников, политотдельских работников и партийных организаций вопросы развития социалистического соревнования среди путевских работников. Ряд возмутительных фактов выступлений против кривоносовцев-стахановцев путевцев остается нерасследованным, договоры заключаются формально, рабочие к проверке выполнения договоров не привлекаются, итоги соревнования не обнародуются. Почин передовых стахановцев-путевцев не подхватывается. Именно этим объясняется то, что за последнее время из среды путевских работников мало выдвигается новых людей—знаменосцев кривоносовской борьбы за высокую производительность труда в путевом хозяйстве.

Печать, начиная с „Гудка“, относится безразлично, а зачастую и пренебрежительно к освещению вопросов жизни и работы путевцев.

Крайне плохо выполняется также указание наркома об охвате технической учебой и повышении квалификации без отрыва от производства основных кадров

путевских работников. Политотделы даже не контролируют выполнения этой важнейшей задачи.

Несмотря на исключительное значение механизации путевских работ, создание квалифицированных кадров рабочих, ликвидацию кустарщины в работе созданных МПС, факты показывают, что МПС и их работа вовсе выпали из поля зрения политотдельских органов. Этим в первую очередь объясняется засоренность кадров враждебными элементами, большая текучесть кадров, слабость трудовой дисциплины, крупные недостатки в организации работы и извращения в системе заработной платы.

Никакой острой борьбы с антимеханизаторскими настроениями, прочно укоренившимися в пути, в особенности среди старых путевских работников, политотдельские органы и коммунисты не ведут. Крайне неудовлетворительно поставлена партийно-массовая работа в МПС. В полном забвении находятся карьеры.

Проверкой установлено, что на карьерах Сталинградской, Северо-Донецкой, Юго-Восточной, Р.-Уральской, Казанской и др. дорог работа ведется хищнически, кустарно. Вредители и диверсанты в карьерах действуют открыто и цинично, не встречая по существу никакого противодействия. В карьерах месяцами не заглядывают партийные, комсомольские и профсоюзные работники. Главное состоит в том, что партийные работники в путевом хозяйстве примирились с этими безобразиями и никакой борьбы по устранению недостатков не ведут.

В директивном письме наркома и начальника Политуправления НКПС устанавливается, что в целях коренного улучшения политической, массовой, производственной и культурно-просветительной работы среди путевцев—основными политическими задачами заместителей начальников дистанций пути по политической части является:

создание в бригадах, околотках, участках ядра боевого актива партийных и беспартийных работников, до конца борющихся за очищение кадров путевских работников от вредителей, диверсантов и шпионов и их пособников—дезорганизаторов производства, создание актива, борющегося за высокую производительность труда, железную дисциплину и культуру в работе;

воспитание работников в духе высокой ответственности за порученное им

дело, привитие чувства здорового патриотизма и любви к своей дистанции, к своему околотку, развитие социалистического соревнования на лучшее содержание и безаварийную работу своей дистанции, каждого участка, каждого околотка;

неустанная борьба за повышение политической сознательности, технической квалификации и культурного уровня путевских рабочих;

дальнейшее улучшение бытовых условий ремонтных рабочих, бригадиров и путевых обходчиков.

Для того, чтобы успешно решить эти задачи, заместители начальников дистанций пути и МПС по политической части должны со всей большевистской энергией взяться:

за проверку кадров, разоблачение и выкорчевывание из рядов работников пути шпионо-вредительских, троцкистско-правых элементов;

за выдвижение на командные посты наиболее проверенных на работе и в борьбе, знающих свое дело, энергичных, инициативных рабочих и бригадиров;

за оказание повседневной помощи командирам в борьбе за повышение производительности труда, контролируя проведение в жизнь приказа НКПС о заработной плате, за развитие социалистического соревнования, за широкое поощрение стахановско-кривоносовских методов работы, развитие политической борьбы за укрепление дисциплины, аккуратность и добросовестность в работе, за овладение и полное использование механизмов;

за ликвидацию текучести кадров, создание устойчивого костяка постоянных рабочих.

В директивном письме указано, что в ближайшие месяцы заместители начальников дистанций пути и МПС по политической части должны сосредоточить особое внимание на правильном заключении индивидуальных договоров. При этом они обязаны упорно и кропотливо добиваться улучшения жилищных условий путевских работников, приведения в культурный вид общежитий, организации помощи путевским рабочим в обзаведении коровой, огородами и т. п. Если нужна помощь НКПС, то ставить эти вопросы своевременно.

При помощи узловых и станционных партийных организаций заместители начальников дистанций пути по политической части должны по-серьезному организовать политическую учебу работников пути. Они должны наладить доставку газет и журналов в каж-

дую будку, отдельному бригадиру, путевому обходчику, мастеру, обеспечить бесперебойное обслуживание путевцев передвижными библиотеками, кинопередвижками, патефонами с хорошо подобранными пластинками, систематически организовывать экскурсии для коллективного просмотра кинокартин, театральных постановок.

Они должны заняться обслуживанием детей путевских рабочих, организацией медицинской помощи, должны обеспечить повышение технической квалификации основных кадров путевских рабочих без отрыва от производства в соответствии с приказами по этим вопросам народного комиссара путей сообщения.

Заместители начальников дистанций пути по политической части должны установить самые тесные отношения с территориальными организациями. Им разрешено созывать производственные партийные совещания с участием всех коммунистов-путевцев дистанции. На основе решений производственных партийных организаций заместители начальников дистанций пути по политической части дают обязательные для коммунистов-путевцев указания, в том числе и в форме приказа. При наличии разногласий с партийными организациями, в состав которых входят коммунисты-путевцы, окончательное разрешение вопроса принадлежит политотделу дороги.

Опираясь в своей работе на коммунистов-путевцев и станционные партийные организации, заместители начальников дистанций пути по политической части должны сосредоточить главное свое внимание на политической и массовой работе среди всех рабочих дистанций пути.

В директивном письме предложено приказы по вопросам увольнения и приема на работу, по вопросам заработной платы, оценки состояния околотков и другим вопросам, имеющим важное политическое и хозяйственное значение, издавать за обеими подписями—и начальника дистанции пути и его заместителя по политической части и соответственно—начальника МПС и его заместителя по политической части.

Назначение и перемещение заместителей начальников по политической части, а также освобожденных парторгов, выделенных в список карьеров, может быть проведено только с согласия Политического управления. Заместителям начальников

(Окончание см. на 4-ой стр.)

О задачах заместителей начальников дистанций пути по политической части и всех коммунистов службы пути

(ОКОНЧАНИЕ. Начало см. на 2-ой и 3-ей стр.)

дистанций пути и начальников МПС по политической части присвоены знаки различия соответствующим знакам различия, установленным приказами для начальников дистанций пути и МПС.

В целях поднятия политической работы среди работников карьеров установлены должности освобожденных партийных организаторов во всех карьерах, указанных в списке, приложенном к директивному письму.

* * *

Заместители начальников дистанций пути по политической части, выделенные по решению Пленума ЦК ВКП(б), могут и должны сыграть большую роль в полном оздоровлении путейского хозяйства, превращении его в передовую отрасль транспорта.

Главное состоит в том, чтобы заместители начальников дистанций пути по политической части разделились с прежними грехами партторгов и коммунистов-путейцев, примирившихся с безобразиями, творящимися на дистанциях пути, и повели повседневную борьбу с консерватизмом, обломовщиной, бескультурьем и кустарщиной в работе и проявили бы подлинную большевистскую опеку над путейскими рабочими, живущими в одиночку и отстающими в своем политическом развитии и сознании от передовых работников транспорта.

Задача состоит в том, чтобы заместители начальников дистанций пути по политической части вели свою работу в гуще масс,

обучая и воспитывая людей в революционной борьбе с врагами и недостатками в работе, со старыми вредными привычками и навыками.

В непримиримой борьбе с врагами, в настойчивой и решительной борьбе с недостатками в работе заместители начальников пути по политической части должны создавать атмосферу доверия и активной помощи командирам, должны помогать созданию обстановки любви и патриотизма к своему делу у всех путейских работников.

Заместители начальников дистанций пути только тогда успешно справятся со своими задачами, когда они по-настоящему будут овладевать техникой путейского дела, по-серьезному вникнут во все детали производственно-технических вопросов и будут осуществлять контроль за проведением в жизнь и правильным применением приказов и указаний народного комиссара путей сообщения.

В директивном письме НКПС выражает уверенность, что партийные организации железнодорожного транспорта на основе честной и смелой самокритики недостатков в работе возьмутся за ликвидацию последствий вредительства, выкорчуют шпионские, троцкистско-правые элементы в путевом хозяйстве и широким развитием политической, организаторской и массовой работы добьются преодоления отставаний путейцев и по-большевистски подготовят путь и всех работников пути к зимней работе.

К СТАХАНОВСКОЙ ДЕКАДЕ ПАРОВОЗНИКОВ ПО-БОЕВОМУ ГОТОВИТЬСЯ К ЗИМЕ

В Всесоюзный день железнодорожного транспорта Л. М. Каганович призвал железнодорожников по-большевистски подготовиться к предстоящей зиме. Подготовка паровозников заключается в улучшении качества ремонта паровозов и их эксплуатации.

Реализуя указания Л. М. Кагановича, на Томской дороге с 10 по 20 августа проводится стахановская декада паровозников по подготовке паровозного хозяйства к зиме.

Как готовится наше депо к стахановской декаде? Проведены производственные совещания по вопросу подготовки к стахановской декаде.

Развертывается социалистическое соревнование в бригадах, цехах, между отдельными паровозными бригадами. Группы машинистов, руководимые машинистами — инструкторами тт. Логвиновым, Лубышевым и Игнатовым, взяли обязательство — средне-суточный пробег паровозов довести до 400 км, техническую скорость до 40 км при норме 33 и коммерческую до 30 км. Иметь на каждом паровозе не ниже 10 проц. экономии топлива.

Кривоносовцы свои обязательства выполняют. Машинист паровоза 738-30 т. Шинкевич техническую скорость держит в 50 км при норме 33. Машинисты тт. Чуланов, А. Бычков, Дмитриев, С. Кривонос, взятые обязательства перевыполнили.

Составлен и спущен в бригады график постановки паровозов на промывку. За стахановскую декаду через промывку пройдет 60 паровозов, из них 22 с большим объемом ремонта.

Комплексные бригады тт. Сафронова, Ерохина, Назарова Григория подготовили свой инструмент, заготовили в достаточном количестве запасных частей. Поршневые и золотниковые кольца, крейцкопфные вкладыши бригады обеспечены на весь товарный парк паровозов. Автоматные приборы отремонтированы, в каждой бригаде их достаточное количество. К 6 августа закончим заготовку в запас пресс-аппаратов. Для пополнения арматуры мы перекленили инжекторов, кранов теплой промывки, спускных кранов для продувки котла.

Отстает в подготовке к

стахановской декаде комплексная бригада т. Левша. Если бригады по ремонту паровозов товарного парка бригадиров тт. Сафронова, Ерохина и Назарова Григория уже сейчас готовы вступить в стахановскую декаду, то в бригаде т. Левша еще не хватает подшипников, поршневого и дышлового движения для паровозов пассажирского парка.

В оставшиеся дни мы должны поставить и отрегулировать пресс для ямных работ.

Необходимо провести общественный смотр инструмента и, если что не хватает — пополнить, чтобы в стахановскую декаду задержек в работе не было.

Оценкой нашей работы будет являться ликвидация случаев порчи паровозов в пути.

Работа паровозников в стахановскую декаду покажет, как мы, командиры, машинисты, слесари и все железнодорожники, можем не на словах, а на деле выполнять приказы народного комиссара товарища Л. М. Кагановича.

А. Я. Шалашов,
начальник паровозного депо Тайга.

ВЫЗЫВАЮ НА СОРЕВНОВАНИЕ Т. КУЛЕВСКОГО

Наш любимый нарком Лазарь Моисеевич в своей речи на празднике железнодорожников призвал паровозников образцово, по-большевистски, подготовиться к зиме. В ответ на призыв Наркома Л. М. Кагановича, я, старший машинист паровоза 743—69, вместе со своими спарщиками, машинистами тт. Жарковым, Дмитриевым, вызываю Вас, лучшего машиниста депо Новосибирск,

вместе с вашей строенной бригадой, на социалистическое соревнование за образцовую работу паровоза в стахановскую декаду паровозников Томской дороги и закрепление лучших достижений декады.

Мы берем обязательство: Водить поезд точно по графику.

Средне-суточный пробег паровоза довести до 400 км.

Техническую скорость до

40 км. и коммерческую до 30 км.

Иметь экономию топлива не ниже 10%.

Содержать паровоз технически исправным и в чистоте.

Работать без аварий и брака в работе. Будем помогать товарищам.

Сергей Кривонос,

старший машинист паровоза 743—69 депо Тайга.

Итоги стахановской декады вагонников

Стахановская декада на Томской дороге, начатая по инициативе стахановцев новосибирского вагонного участка, ставила задачу на основе приказа Л. М. Кагановича от 15 июня 1937 г. коренным образом улучшить работу всех звеньев вагонников, оздоровить все больные вагоны, стоявшие в ожидании ремонта сверх нормы.

Перед тайгинскими вагонниками была поставлена задача — снизить общий остаток больных вагонов к 20 июля с 93 до 30-ти и к 30 июля до 12, закончив месячную программу среднего ремонта к 30/VII, т. е. раньше срока.

Стахановцы и командиры текущего, среднего и вспомогательного цехов выполнили эту задачу досрочно. На 28 июля месячная программа среднего ремонта в 70 вагонов выполнена, причем, в таком объеме вы полнена впервые за весь 1936 и 1937 гг. На это же число общий остаток больных вагонов был доведен до 11-ти при установленной норме в 12 вагонов.

Стахановская декада показала, какие огромные возможности имеются у тайгинских вагонников для того, чтобы работать хорошо.

Плотники-бригадиры среднего ремонта тт. Томилин, Вагин, Главатский, Стариков, работавшие хорошо и до стахановской декады, в период стахановской декады, вместе со стахановцами и ударниками своих бригад довели выпуск до 1-го вагона ежедневно, тогда как раньше один вагон ремонтировался 2 дня и больше. За работок их поднялся с 5 р. 20 коп. в день до 27 р. 59 коп. За период стахановской декады выращены новые стахановцы как тт. Носков, Шурмин, Ноговицын, Еловский, дающие производительность труда до 200 проц.

Слесари-стахановцы текущего ремонта тт. Ведеянцев, Демин, Дьяконов, Симонов сумели добиться выпуска 12 вагонов в смену, в то время как до стахановской декады за две смены выпускалось всего 6—7 вагонов, а в отдельные дни — 4.

Кузнец-стахановец вспомогательного цеха т. Дорохов, ранее незаметный работник, довел выпуск из ремонта до 40 буф. стаканов, при прежнем выпуске 20 стаканов.

Слесарь-стахановец среднего ремонта т. Толкачев ставит упряжь на 4-х вагонах при норме

на 1 вагон. Стахановка-болторезница т. Миронова норму выполняет на 310 проц.

Стахановская декада в вагонном депо Тайга, выдвинула 106 новых стахановцев, выполняющих нормы от 150 до 300 проц.

Вспомогательный цех, ранее плохо работавший, в стахановскую декаду увеличил в 1 1/2 раза выпуск продукции, полностью обеспечивая нужды всех цехов, линии и обслуживаемых вагонных участков Томска и Болотной.

Недостаточно хорошо работал резерв поездных бригад, у которого за период стахановской декады было 5 отцепок вагонов на линейных станциях по горениям бус и другим техническим неисправностям. Вместе с этим ряд лучших стахановцев-поездных мастеров, как тт. Каркин, Веретенников, Притеев и другие показывали высокие образцы работы, продавая поезд по графику без отцепок.

Стахановцы пункта технического осмотра ст. Тайга ст. осматривали вагоны тт. Стародубцев, Левашов, Рудиков добились отправления пассажирских поездов строго по графику и сокращали стоянки опаздыва-

щих пассажирских поездов до 10 минут с высоким качеством осмотра и ремонта. В целом же пункт технического осмотра работал плохо, за две декады по вине пункта технического осмотра 7 поездов сорвано с расписания. 18 июля поезд из-за преступного осмотра его осматривателями вагонов Танасенко, Слесаревым и Толкаевым в Болотной потерпел аварию (перекося тележки у 4 осн. цистерны). Отдельные разгильдяи и саботажники проведения стахановской декады пытались сорвать работу и достижения лучших стахановцев. Так, поездной смазчик Васильев в стахановскую декаду, вместо бдительного наблюдения за ходом поезда, спал на тормозе; осматривщик вагонов Буккин умышленно делал отцепку здоровых вагонов, якобы по болезни; кровельщик Денисов, зная о тяжелом положении с кровельными работами из-за отсутствия кровельщиков, с целью сорвать работу среднего ремонта, сознательно делал прогулы; слесарь-автоматчик Малышев ставил бракованные манжеты в тормозные цилиндры. Лучшие стахановцы не допустили срыва работы, а эти разгильдяи теперь с производства изгнаны.

Необходимо отметить большую помощь при проведении

стахановской декады со стороны стахановцев и командиров станции и работников материального склада. Командиры мастера текущего ремонта т. Филимонов, среднего т. Гараже, вспомогательного Лукин, бригадиры тт. Перепечкин и Сотников возглавили работу стахановцев.

Стахановская декада, наряду со значительным улучшением работы большинства цехов, ростом людей, выдвиганием новых стахановцев, помогла вскрыть большие недостатки в работе, выправление которых дало еще большие возможности для улучшения работы вагонного депо и участка.

Задача сегодняшнего дня и ближайшего времени для тайгинских вагонников — закрепить лучшие результаты стахановской декады, повести борьбу за изжитие имеющихся недостатков в работе, за стопроцентное выполнение боевых приказов Л. М. Кагановича.

А. Г. Тельной,
начальник Тайгинского вагонного участка.

Ответственный редактор

А. Кравченко.