

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 13 (721)

29 января 1938 года, суббота.

Цена 5 коп.

Поднять дисциплину среди железнодорожников

РАБОТА железнодорожного транспорта за последнее время сильно ухудшилась. Прекрасные позиции, которые занимали железнодорожники летом 1937 года, ныне ими утеряны. Ежедневно транспорт не выполняет плана на 10—20 процентов. Важнейшие для жизни страны грузы—металл, нефть, хлеб—подолгу задерживаются на узловых станциях. Долг транспорта перед страной с каждым днем растет.

Никаких объективных, внешних причин для отставания у железнодорожников нет. Усилиями Сталинского Центрального Комитета партии и советского правительства материальная часть железнодорожного транспорта значительно укреплена. Дело, следовательно, за самими железнодорожниками.

Стоит только внимательно присмотреться к любой отходящей дороге, как мы увидим возрождение старых причин плохой работы и ранее мешавших транспорту двигаться вперед: плохо организовано движение, не выполняется график, под поезда подаются неисправные паровозы, составительские бригады работают с прохладцей...

Каждый железнодорожник знает, что регулировочный приказ — святое дело. Однако многие дороги преступно нарушают регулировочные приказы, задерживают порожняк. Вновь оживилась предельская тенденция—искать причину плохой работы у соседа, сваливать вину с больной головы на здоровую.

Корень всего этого—в расхлябанности, в плохой дисциплине среди железнодорожников.

Транспорт—это армия, которая всегда находится в состоянии боевого действия. Транспорт, как и армия, не может существовать без железной дисциплины. Приказ на транспорте равносителен приказу в армии: он должен выполняться безоговорочно, четко и строго.

Между тем практика показывает, что на многих дорогах к приказам относятся как к малозначащей, бюрократической бумажке. Так, например, начальник Ярославской железной дороги тов. Кондратьев сам забывает о приказах, выходящих за его подписью. Когда общественные организации дороги разоблачили преступную деятельность заместителя начальника станции Всполье Фирсова, участника белоохранительского мятежа в Ярославле, тов. Кондратьев издал приказ о снятии его с работы. Однако долгое время этот приказ не проводился в жизнь. Оказалось, что тов. Кондратьев забыл о нем. Примеру начальника следуют и подчиненные. Работники Ярославской дороги забывают своевременно подготавливать паровозы к поездам, забывают организовывать предварительный осмотр составов, забывают о графике. Не приходится удивляться, что Ярославская дорога работает из рук вон плохо,—здесь нет уважения к приказу, нет дисциплины.

На Рязано-Уральской дороге паровозное хозяйство тормозит работу всей дороги: депо выдают под поезда неисправные локомотивы, машинисты допускают обрывы и растяжки поездов, качество депоовского ремонта чрезвычайно низкое. Как же реагирует на это начальник паровозной службы Платонов? Вместо того, чтобы наметить конкретные мероприятия для ускорения работы паровозного парка, Платонов публично утверждает, что всему причина—тощие угли, на которых, якобы, невозможно ездить. Тени предельских настроений еще витают, очевидно, на Рязано-Уральской дороге. Между тем, если бы тот же тов. Платонов вместо вздорных разговоров о плохом качестве углей занялся борьбой с недисциплинированностью и разгильдяйством своих работников, дело быстро бы улучшилось.

Некоторые начальники дорог и начальники станций, исходя из местных интересов, встали на антигосударственный путь задержки приема поездов. Так, например, станция Омск-сортировочная по 10—20 часов не принимает составы с соседней станции Куломзино. Стоят поезда и на подходах к станциям Барабинск и Татарская. Однако начальник службы движения Омской дороги тов. Гнатюк не нашел ничего лучшего, как ограничить для станции Омск прием поездов и разрешил началь-

нику этой станции отправлять поезда по мере готовности составов. Таким образом, своей собственной рукой этот горе-руководитель узаконил нарушение графика. Вот пример возмутительной недисциплинированности!

Железнодорожный транспорт—огромный конвейер, который должен четко работать во всех своих звеньях. Если начальники дорог, отделений, станций начнут по своему усмотрению приостанавливать движение, закрывать «границы», то единая государственная железнодорожная сеть окажется разрушенной на части «кровообращение» нарушится, возникнут пробки, поезда с важнейшими грузами станут в очередь на подходах. Подобная политика причинит огромный ущерб государственным интересам и должна пресекаться в корне.

На транспорте нет больших и малых работников. Каждый железнодорожник начиная от стрелочника и кончая начальником дороги, несет ответственные государственные обязанности. Плохая дисциплина среди железнодорожников, наглядно показывает, что у многих работников нет еще ясного понимания своей ответственности перед страной, перед народом. Между тем политотделы на транспорте, призванные организовывать массово-политическую работу, поднимать боевой дух, укреплять дисциплину, ослабили свою деятельность, не разъясняют железнодорожникам стоящих перед ними задач, забыли о том, что они должны вести за собой массы.

В процессе длительной и упорной борьбы за подъем транспорта, увенчанной победой железнодорожники выработали немало прекрасных методов массово-политической работы. Не требуется выдумывать ничего нового. Надо вспомнить все то, чему учил бойцов армии железнодорожников Лазарь Моисеевич Каганович. Он учил командиров и политотдельских работников идти на станции и в депо,—туда, где решается успех, поднимать способных, талантливых людей, распространять их опыт и с их помощью подтягивать отстающих к уровню передовых. На транспорте есть много отличных работников, преданных народу, знатоков железнодорожного дела—прекрасных машинистов, отличных составителей, опытных путейцев, превосходных диспетчеров, но на транспорте нет еще подлинно массового стахановско-кривоноговского движения.

Задача политотделов — зажечь огнем стахановского производственного энтузиазма всю массу железнодорожников!

На транспорте в качестве командиров можно увидеть много людей, не имеющих еще достаточного опыта руководящей работы. Некоторые из них до сих пор еще не почувствовали себя настоящими командирами. Они не умеют добиваться безоговорочного выполнения приказа, не умеют как следует бороться с прогульщиками, аварийщиками, дезорганизаторами производства. Политотделы на транспорте обязаны помочь этим молодым командирам, обязаны вместе с ними поднимать дисциплину среди железнодорожников.

Там, где нет трудовой дисциплины, там игнорируются Правила технической эксплуатации, нарушаются приказы, происходят аварии и крушения, не выполняется государственный план погрузки и перевозок. Там, где нет трудовой дисциплины, вольготно живет предельщикам, шкурникам, лодырям, тянувшим транспорт вниз.

Партия, правительство, весь народ ждут от железнодорожников, что они выполнят свой долг перед страной. Горжественное обещание, данное железнодорожниками товарищу Сталину,—встретить зиму во всеоружии, не допустить зимних затруднений,—нарушено. Железнодорожники должны как можно скорее вернуть утраченные позиции, в кратчайший срок ликвидировать последствия вредительства и двинуться вперед, к новым успехам.

И в первую очередь все силы надо направить на борьбу с расхлябанностью, недисциплинированностью, разгильдяйством. В этом, прежде всего в этом — залог скорой победы!

Передовая «Правды» за 24 января.



М. И. КАЛИНИН
Председатель Президиума Верховного Совета СССР.

В ПРЕЗИДИУМЕ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

24 января в Кремле под председательством тов. М. И. Калинина состоялось первое заседание Президиума Верховного Совета СССР.

Президиумом принято решение опубликовать на языках союзных республик, а также на татарском, башкирском и кумыкском (Дагестан) языках законы, принятые Первой Сессией Верховного Совета СССР, и издать текст Конституции СССР с принятыми Верховным Советом СССР изменениями и дополнениями, а также стенографический отчет Первой Сессии Верховного Совета СССР.

Президиум Верховного Совета СССР постановил приступить к изданию официального органа Верховного Совета СССР «Ведомости Верховного Совета СССР» с разделами: законы, принятые Верховным Советом СССР, указы Президиума Верховного Совета СССР, информационные материалы. «Ведомости» будут издаваться на языках союзных республик.

Принято также решение о реорганизации газеты «Известия ЦИК СССР и ВЦИК» в «Известия Советов депутатов трудящихся СССР».

В ознаменование 20-летия Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота указом Президиума Верховного Совета СССР учреждена юбилейная медаль «XX лет Рабоче-Крестьянской Красной Армии». Утверждены положение о юбилейной медали, ее рисунок и описание.

Президиумом принят указ об амнистии по военной линии в ознаменование 20 летия Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Утверждены образцы депутатского билета и депутатского нагрудного знака.

Образованы секретариат Президиума Верховного Совета СССР в составе тт.: Горкина, Маленкова, Николаевой, Сидорова, Козлова и управление делами.

Принят также ряд решений организационного характера. (ТАСС).

ИЗВЕЩЕНИЕ

Политотдел отделения и редакция газеты «ЗБТ» 1 февраля проводят совещание редакторов стенных газет, членов редколлегий и рабкоров.

Совещание будет проводиться в парткабинете с 6 час. вечера.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. О решении январского Пленума ЦК ВКП(б) (Докладчик тов. ЯКОВЛЕВ).
 2. Очередные задачи низовой печати. (Докладчик тов. ПЛЕНИН)
- Парторган и профсоюз необходимо обеспечить аккуратную явку на это совещание редакторов, членов редколлегий и рабкоров.

О ПЛАНЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ РАБОТ НА 1938 ГОД

Доклад народного комиссара земледелия Союза ССР тов. Р. И. ЭЙХЕ на Пленуме Центрального Комитета ВКП(б) 18 января 1938 года

(ПРОДОЛЖЕНИЕ. Начало см. в номере газеты за 26 января)

Для выполнения плана созданы все условия

Для выполнения плана сельскохозяйственных работ в 1938 году созданы все условия. Колхозы вступают в этот год обогащенными опытом борьбы за урожай истекшего года.

Правительство отпустило огромную сумму на дальнейшее развитие и укрепление механизации сельского хозяйства.

В 1938 году организуется 500 новых МТС.

Мощность тракторов, отпускаемых сельскому хозяйству в 1938 году, составит 1.138 тысяч лошадиных сил (в прошлом году было 934 тысячи лошадиных сил).

В этом году МТС будут даны преимущественно мощные гусеничные дизельные тракторы.

Тракторы СТЗ и ХТЗ будет отпущено сельскому хозяйству 15.500 штук, ЧТЗ „С-65“ — 10 000 штук (в прошлом году тракторов ЧТЗ было завезено только 2.140).

Обращая внимание на дизельный трактор „С-65“, который имеет перед трактором с карбюраторным мотором большие преимущества.

„Сталинец-65“ работает на тяжелом топливе, которое на 70—80 проц. дешевле нефтетоплива.

Если лигроиновый ЧТЗ расходует 17—19 килограммов горючего на гектар пахоты, то дизельный трактор расходует только 10—12 килограммов, т. е. на 35 проц. меньше.

Перед МТС стоит важная задача — быстро освоить этот новый прекрасный трактор.

Особое внимание обращается на то, чтобы обеспечить сельское хозяйство почвообрабатывающими машинами. Это объясняется необходимостью устранить тот разрыв, который имеется между наличием тракторов и прицепного инвентаря, особенно тракторных плугов, культиваторов, полевых лушильников. Культиваторов будет заказано промышленности 65 тысяч штук (в прошлом году было заказано 43.500 штук). Лушильников — 33 тысячи штук.

Резко возрастают в 1938 году капиталовложения на приобретение зерноочистительных машин.

Во-время и хорошо подготовиться к весеннему севу

ЦК ВКП(б) и СНК СССР в опубликованном в печати постановлении указали, что подготовка к весеннему севу проходит явно неудовлетворительно, поставлены под угрозу срыва такие важнейшие и неотложные работы, как засыпка и очистка семян, ремонт тракторов, завоз горючего и обменные операции.

Хороший урожай этого года в некоторых краях создал атмосферу успокоенности. Вместо того, чтобы по-боевому организовать подготовку к весеннему севу, представили эту работу самотеку.

Имеющаяся успокоенность исключительно опасна. Надо иметь в виду, что план зяблевой пахоты в этом году не выполнен. Следовательно, предстоит большой объем работ по весновспашке.

В прошлом году весновспашки

Намечено приобрести этих машин на сумму 33.657 тысяч рублей, т. е. почти в три раза больше, чем в 1937 году. Тракторных плугов в этом году будет завезено 3—4 корпусных 9.200 (в прошлом году было завезено 35.926). Основное внимание уделяется завозу пятикорпусных плугов. Таких плугов завозится 72.500 (в прошлом году было завезено 43.381).

Основной задачей в области механизации сейчас является приведение в порядок имеющегося в сельском хозяйстве огромного тракторного и машинного парка, максимальное повышение его использования и снижение себестоимости тракторных работ.

Нужно покончить с хищнической эксплуатацией машин. Это, прежде всего, относится к эксплуатации комбайнов, которые часто выходят из строя даже на второй и третий год работы. Происходит это потому, что мы комбайн, как старую телегу, часто оставляем на зиму под открытым небом. Необходимо правильно эксплуатировать и бережно хранить каждую машину.

Партия и правительство в этом году, как и во все предыдущие годы, оказывают колхозам огромную помощь новыми машинами.

Некоторые товарищи с мест настаивали на большом количестве новых МТС. Если бы удовлетворить эти требования, то нужно было бы запроектировать минимум 1.000 новых МТС.

Для улучшения ремонта и усиления ремонтной базы в этом году ассигнования по сравнению с прошлым годом увеличиваются почти в два раза и составят 64,1 миллиона рублей.

Если местные партийные, советские организации, а также все наши земельные органы по-настоящему возьмутся за усиление ремонтной базы, то уже в этом году будет сделан крупный шаг вперед.

Особое внимание обращается на станковое оборудование как существующих, так и новых машинно-тракторных мастерских.

было 25.513 тысяч гектар. В этом году — 29.424 тысячи гектар.

Большую тревогу вызывает крайне медленный ход ремонта тракторного парка.

На 10 января 1938 года по Союзу отремонтировано всего лишь 73.223 трактора, что составляет 30 процентов к плану. Это чрезвычайно низкий процент. Остается отремонтировать до полного выполнения плана еще 173.473 трактора.

Особенно должны усилить темпы ремонта южные республики, края и области, которые первыми вступают в посевную кампанию. Возьмем Ростовскую область. В этой области план ремонта выполнен только на 19 процентов; в Таджикской ССР план ремонта выполнен — на 16 процентов; в Узбекской ССР — на 24 процента; в Николаев-

ской области — на 35 процентов; в Одесской области — на 24 процента; в Орджоникидзевском крае — на 36 процентов; в Днепропетровской области — на 49 процентов. Южные края, области и республики, которые вступают в сев первыми, должны взяться за ремонт, как за первоочередную задачу.

Из других республик, краев и областей, которые в весенний сев вступают несколько позже, особенно должны усилить темпы ремонта: Калининская область, выполнившая всего только 8 процентов плана ремонта тракторов, Татарская АССР только 14 процентов.

Для того, чтобы добиться решительного и быстрого перелома в темпах ремонта, надо немедленно искоренить организационно-технические беспорядки в самих МТС и МТМ. В первую очередь надо обратить внимание на правильную организацию труда и оплаты его на ремонте, а также на улучшение бытовых условий ремонтных рабочих и трактористов, занятых на ремонте.

Необходимо использовать полностью имеющееся оборудование путем организации работы в две и в три смены, чего нет до сих пор.

Ряд областей, краев и республик предъявляет требования о более планомерном снабжении запчастями. Эти требования в известной мере законны. Глававтопартотдел с отгрузкой ряда деталей запаздывает и невыполняет установленного правительством графика. Однако это не может служить оправданием тех крайне низких темпов ремонта, которые мы имеем. В настоящее время количество завезенных на места деталей полностью обеспечивает более высокие темпы ремонта.

Некоторые местные работники требуют увеличить план капитального ремонта. Эти требования в абсолютном большинстве случаев не обоснованы. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что эти требования предъявляются в то время, когда план ремонта выполнен всего на 8 — 10 процентов и когда трудно решить вопрос, требуется ли увеличение плана капитального ремонта. Надо иметь в виду, что некоторые директора МТС всякими способами стараются избежать среднего ремонта и сдать все машины в капитальный ремонт. Дело в том, что средний ремонт идет за счет оборотных средств МТС, а капитальный ремонт производится за счет союзного бюджета. Необходимо решительно ударить по антигосударственным тенденциям некоторых директоров МТС.

Особое внимание должно быть обращено на проверку качества ремонта. Имеется ряд тревожных сигналов о том, что в ряде МТМ тракторы ремонтируются плохо. Работники Наркомзема, выехавшие на места для проверки хода подготовки к весеннему севу и для оказания помощи местным организациям, провели специальную проверку качества ремонта тракторов. Сообщения об этой проверке, которые мы получили, весьма неутешительны. Значительная часть тракторов, считающихся уже от-

ремонтированными, имеет ряд серьезных дефектов.

Большую тревогу вызывает медленная выборка горючего. Например, Ростовская область имеет на распределительных базах Главнефти остаток керосина 13.925 тонн. Имеет лимит 6.000 тонн, а за 10 дней выбрано только 499 тонн.

Имеет на базах Главнефти лигроина 3.865 тонн. Имеет лимит 1.500 тонн, а выбрала только 236 тонн.

Такая же картина в Краснодарском крае и в ряде других областей.

Многие районы жалуются на отсутствие средств на приобретение горючего и запасных частей для ремонта. В то же время не принимают должных мер к ликвидации дебиторской задолженности.

Я должен доложить Пленуму ЦК, что, имея такие громадные средства, как 900 миллионов рублей в дебиторской задолженности на 1 октября 1937 года, Наркомзем вынужден был обратиться к товарищу Сталину и к товарищу Молотову с просьбой об отпуске нам дополнительных средств. ЦК ВКП(б) и СНК СССР нам оказали исключительно большую помощь. Наркомзему было отпущено сверх плана финансирования 120 миллионов рублей.

Преступной антигосударственной практике со стороны многих директоров МТС и начальников краевых и областных земельных отделов должен быть положен конец. С этой работой Наркомзем сумеет справиться только при большой помощи обкомов, крайкомов, ЦК нацкомпартий.

В связи с указаниями СНК СССР в ряде республик, краев и областей за последнее время достигнуты некоторые результаты по взысканию дебиторской задолженности. Например, Туркмения ликвидировала за октябрь—декабрь 91 процент дебиторской задолженности, Киргизия — 82,9 процента, Донецкая область — 81,7 процента, Южно-Казахстанская область — 82,7 процента.

Однако в целом по Союзу эта работа проходит неудовлетворительно. Особенно отстает Башкирия, которая ликвидировала только 33 процента дебиторской задолженности и имеет сейчас этой задолженности 10.290 тысяч рублей. Орловская область ликвидировала 37,6 процента, имеет сейчас — 8.732 тысячи рублей. Ростовская область ликвидировала 41,8 процента, остается 1.434 тысячи рублей.

Список областей и краев, в которых плохо идет ликвидация дебиторской задолженности, довольно большой, при чем в ряде мест нет решительной борьбы с враческими и иждивенческими настроениями некоторых председателей колхозов.

В Ростовской области отдельные работники оказывают прямое противодействие ликвидации дебиторской задолженности. Например, в Песчанокоспском районе на заседании совета Песчанокоспской МТС председатель райисполкома Ротиков на вопрос представителя Наркомзема СССР — почему плохо идет (Окончание см. на 3-й стр.)

О плане сельскохозяйственных работ на 1938 год

Окончание доклада тов. Р. И. ЭЙХЕ

ликвидация дебиторской задолженности—заявил: „Наши колхозы нуждаются в помощи от государства“.

Между тем, колхозы этой МТС выдают на один трудодень по 7—10 килограммов хлеба. На одного трудоспособного там приходится

от 120 до 600 пудов хлеба. 20 колхозов приобрели автомашины.

Необходимо навести в финансовом хозяйстве МТС строжайший порядок и со всей решительностью пресекать малейшее проявление рваческих тенденций.

По-большевистски заботиться о семенах

Решающим звеном в посевной кампании является забота о семенах.

Засыпка семян по Союзу проходит неудовлетворительно. На 1 января 1938 года по Союзу было засыпано только 87 процентов семян зерновых и бобовых культур. Особенно плохо обстоит дело с засыпкой семян проса и бобовых культур. План засыпки семян проса выполнен на 71 процент, бобовых культур—на 55 процентов.

Недопустимо плохо идет засыпка семян всех культур в Дагестанской АССР, где план засыпки выполнен только на 48 процентов, Чечено-Ингушской АССР—44 процента, Тамбовской области—на 68 процентов, Марийской АССР—52 процента, Калмыцкой АССР—27 процентов, Красноярском крае—44 процента, Иркутской области—29 процентов.

Наряду с этим необходимо отметить, что в большинстве республик, краев и областей, в которых в целом по области и краю засыпка семян окончена или приближается к концу, есть ряд районов, в которых семена до сих пор еще не засыпаны. Например, в Куйбышевской области общий план засыпки семфондов выполнен на 97 процентов, а в то же время имеется ряд колхозов, в которых засыпано семян не более 20—30 процентов и даже меньше.

Такое же положение и в ряде других краев. Это требует немедленной проверки засыпки семян по каждому колхозу. Нельзя успокаиваться средними показателями, необходимо добиться, чтобы в ближайшие дни в каждом крае, области, республике не было ни одного колхоза, не обеспечившего семена всей посевной площади.

Исключительно плохо организованы сортообменные операции. Сортообменные операции фактически еще не начаты. План межколхозного обмена сортовых семян выполнен всего лишь на десять процентов.

Еще хуже обстоит дело с сортообменными операциями по линии госсортфонда. По линии госсортфонда должно быть выделено семян яровых культур в обмен на рядовое зерно—258.066 тонн, а обменено на 10 января с. г. всего лишь 3.757 тонн, что составляет 1,5 процента. По линии заготзерна должно быть выделено сортовых семян яровых культур в обмен на рядовое зерно 850.133 тонны. Обмен по линии заготзерна фактически еще не начал.

Будет тяжелым преступлением, если по нашей неорганизованности мы во-время не произведем всех обменных операций.

Особое значение в этом году имеет своевременная и высококачественная очистка семенного зерна. Однако к очистке семян многие области фактически еще не приступили. Например, в Аромашевском районе, Омской области, 29 колхозов еще не приступили к очистке семян. Жалуются, что не хватает триеров. Правда, триеров

не везде достаточное количество, но выйти из положения можно и надо. Во-первых, необходимо все триера поставить на сани и обеспечить их круглосуточную загрузку, во вторых, надо использовать и такой способ очистки семян, как подсев на так называемых решетках-кружалах.

Исключительное внимание необходимо уделить заготовке и засыпке семян трав. Например, люцерны по плану весеннего сева колхозы должны посеять в текущем году 1.300 тысяч гектаров. Для этого требуется, как минимум, 130 тысяч центнеров семян.

Имеющийся на складах и засыпанный в семфонды запас семян люцерны обеспечивает только посев 960 тысяч гектаров, или 75 проц. намеченного плана. Необходимо дозготовить семян люцерны на 340 тысяч га.

Особое значение люцерны имеет для хлопковых районов. Республик, сеющие хлопок, должны помнить, что они обязаны обеспечить семенами люцерны не только себя, но и дать эти семена в другие районы Союза. Однако заготовки семян люцерны в этих республиках проходят крайне неудовлетворительно.

В ряде хлопковых районов даже свои посевы люцерны до сих пор не обеспечены семенами. В Таджикской республике недостает семян люцерны—2.346 центнеров; в Азербайджане—860 центнеров; в Киргизии—2.638 центнеров и в Армении—566 центнеров.

В средне-азиатских республиках такое положение создалось, главным образом, вследствие того, что первый и второй укос люцерны были произведены на сено, а на семена оставляли третий укос, который не вызрел или дал крайне незначительный урожай.

Надо иметь в виду, что посев люцерны имеет решающее значение в борьбе за урожай хлопка. Республики, сеющие хлопок, должны принять все меры к тому, чтобы мобилизовать максимально семена люцерны.

По клеверу, примерно, такая же картина. В 1937 году по Союзу было убрано семенников клевера 566 тысяч гектаров. Обмолот и вытирание клевера до сих пор не закончены. На 5 января с. г. обмолочено всего 391 тысяча гектаров семенников клевера, или 69 процентов убранной площади.

Вследствие несвоевременной уборки, обмолота и вытирания клевера имеются огромные потери, и урожай семян в среднем по Союзу определяется сейчас всего лишь в 58 килограммов с гектара вместо предполагавшегося урожая в размере 1,5 центнера. Это позорно низкий урожай.

По засыпке семян клевера особо отстают следующие области: Ярославская область—выполнивший план на 22,1 процента; Тамбовская область—на 25,1 процента; Рязанская область—на 26,7 процента; Смоленская область—на 27,2 процента; Курская область—на 29,5

процента; Калининская область—на 38,7 процента.

Пора довести до сознания руководителей колхозов, что невыполнение планов закладки семенников люцерны и клевера, несвоевременная уборка и обмолот клевера влекут за собой срыв севооборотов и снижение урожайности, являются подкопом под благосостояние колхозников.

Остро стоит вопрос о семенах льна. Чтобы обеспечить установленный план посева льна, необходимо иметь 233 тысячи тонн семян. Засыпано в колхозах на 1 января 1938 года только 159 тысяч тонн.

Исключительно плохо проходят засыпка, очистка и подготовка семян льна к посеву в следующих областях: Омская область—засыпано 30 процентов, из них очищено 24 процента; Ивановская область—засыпано 37 процентов, очищено 24 процента; Ярославская область—засыпано 22 процента, очищено 13 процентов; Свердловская область—засыпано 39 процентов, очищено 20 процентов; Кировская область—засыпано 50 процентов, очищено 24 процента; Вологодская область—засыпано 53 процента, очищено 7 процентов; Архангельская область—засыпано 51 процент, очищено 6 процентов.

В том, что засыпка семян льна идет плохо, виноваты только мы, потому что не обеспечили должного руководства этим делом. ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР, как известно, разрешили засыпать семена льна даже до выполнения плана заготовок. И все же, несмотря на это, мы не сумели вовремя и полностью засыпать семена льна.

Движение пятистотниц дало громадный успех в борьбе за урожайность сахарной свеклы. Однако со стороны земорганов и местных партийных и советских организаций внимание к борьбе за урожайность сахарной свеклы ослабло. Об этом свидетельствует тот факт, что ряд областей не обеспечил глубокой пахотой намеченный по плану посев сахарной свеклы.

В Одесской, например, области план по глубокой пахоте выполнен только на 68 процентов; в Тамбовской области—на 39 процентов; в Киргизской ССР—на 34 процента; в Казахской ССР—на 24 процента.

Это должно быть компенсировано усиленным внесением удобрений. Потребуется внести весной

этого года под посев свеклы 3.970 тысяч тонн перегноя, а собрано перегноя всего лишь 723 тысячи тонн. Значит и в этой области пока неблагоприятно и требуются срочные меры, чтобы исправить положение.

В оставшийся до посева небольшой срок должно быть все сделано, чтобы нагнать упущенное и чтобы выйти к посеву подготовленными лучше, чем в предыдущий год.

ЦК ВКП(б) предупредил партийные организации, что имеющиеся крупные успехи в сельском хозяйстве не должны послужить поводом к успокоенности и ослаблению работы по руководству сельским хозяйством по укреплению земельных органов.

Однако директива ЦК ВКП(б) и СНК СССР о подборе кадров в МТС и земельные органы в ряде краев, областей и республик выполняется крайне медленно. Например, в Белорусской ССР имеется 200 МТС, а утверждены директора только в 144 МТС. В 24 МТС работают временно исполняющими обязанности директоров. В 12 нет совершенно никого.

Такая же картина в Омской, Оренбургской, Свердловской и ряде других областей.

Необходимо принять самые срочные меры и безоговорочно выполнить указания ЦК ВКП(б) и СНК СССР об укомплектовании МТС и райзо кадрами проверенных работников.

В земельные аппараты сейчас пришло много новых людей. Надо создать им хорошую обстановку для работы и обеспечить конкретное руководство этими новыми, еще не имеющими практического опыта, работниками.

В 1937 году мы собрали урожай около 7 миллиардов пудов. Мы должны провести работу в 1938 году так, чтобы обеспечить еще более высокий прирост сельскохозяйственной продукции, чем в 1937 году, добиваясь осуществления поставленной товарищем Сталиным задачи—ежегодного производства 7—8 миллиардов пудов зерна.

На выполнение этой задачи необходимо мобилизовать коммунистов, руководителей колхозов и совхозов, колхозный актив и всю массу колхозников и рабочих совхозов, развернуть широкое соревнование за конкретные показатели плана сельскохозяйственных работ на 1938 год.



В ТОМСКОЙ МТС ОРГАНИЗОВАНЫ КУРСЫ ТРАКТОРИСТОВ, НА КОТОРЫХ ОБУЧАЕТСЯ 80 МОЛОДЫХ КОЛХОЗНИКОВ.
На снимке: КУРСАНТЫ НА ЗАНЯТИЯХ. (Фото Слуцкий).

Суд над контрреволюционной диверсионно-вредительской организацией на Беловской дистанции пути

ВЕЧЕРНЕЕ ЗАСЕДАНИЕ 20 ЯНВАРЯ

ДОПРОС ПОДСУДИМОГО, БЫВШЕГО НАЧАЛЬНИКА ДИСТАНЦИИ ТРЕСВЯТСКОГО

Вечером 20 января суд приступил к слушанию дела о контрреволюционной диверсионно-вредительской организации, действовавшей на Беловской дистанции пути.

На скамье подсудимых—бывший начальник дистанции Тресвятский, старший дорожный мастер Горюнов, дорожный мастер Бурмистров, бригадиры Мусохранов, Шкерет и Кушников.

Дело слушает выездная сессия трибунала дороги в составе: председательствующего бригадир-юриста т. Добрянского, членов суда—военного юриста 2-го ранга т. Яковлева, военного юриста 3-го ранга т. Герасимова.

Государственным обвинителем по делу выступает помощник главного военного прокурора т. Шульц-Анн.

На первом вечернем заседании суда допрашивается подсудимый Тресвятский—бывший начальник дистанции пути.

Перед пролетарским судом—главарь и организатор диверсионной шайки, закоренелый бандит, продавшийся троцкистско-бухаринским мерзавцам, орудовавшим в службе пути управления дороги.

С хладнокровием опытного головореза этот человек цинично повествует суду о коварных приемах и методах длительного разрушения путевого хозяйства на Беловском отделении с целью диверсий.

На вопрос государственного обвинителя т. Шульц-Анн,—какие конечные цели ставила перед собой контрреволюционная шайка,—ее главарь Тресвятский отвечает:

—Конечная цель—свержение советской власти, реставрация капитализма.

Подсудимый дает показания о том, как диверсанты „подбирали“ свои „кадры“ на решающих участках пути. Перед судом проходит целая галерея подлых предателей родины.

Вот—бывший старший дорожный мастер Горюнов. Опытному диверсанту Тресвятскому не стоило больших трудов завербовать Горюнова в контрреволюционную организацию.

Много лет назад, когда разгромленные полчища белых интервентов откатывались под ударами красных войск на восток, Горюнов, выполняя волю белогвардейской сволочи, разрушал железнодорожный путь, чтобы воспрепятствовать по-

бедоносному продвижению Красной армии. Но не удалось этому белогвардейскому адвокату его гнусные планы! Разрушенный путь был быстро восстановлен по требованию и под руководством революционных рабочих Топкинского паровозного депо.

Теперь Горюнов стоит перед судом великого советского народа и, глядя исподлобья, ждет, когда суд потребует от него ответа за все преступления перед страной, которая никогда не была для этого бандита родиной.

Горюнов стал одним из активнейших членов диверсионной шайки, получив от Тресвятского указание—вовлечь как можно больше людей.

Столь же легко, с полной готовностью вступил в контрреволюционную организацию дорожный мастер Бурмистров, долгое время сознательно разваливавший работу на своем околотке.

Прокурор:—Какие конкретные задания давали вы Бурмистрову?

Тресвятский:—Всемерно разрушать путь на своем участке, привлекать к этому возможно больше людей.

Под крылышком бандита Тресвятского находили приют чуждые, враждебно настроенные к советской власти люди. Так пришел в шайку Тресвятского диверсант—бригадир пути Кушников.

Таким же путем пришли в эту шайку с готовностью вредить, пакостить, разрушать путь и другие участники—бригадиры Шкерет и Мусохранов.

Прокурор:—Скажите, в чем конкретно состояла ваша диверсионно-вредительская работа?

Тресвятский:—Мы ремонтировали путь так, чтобы создать какую-то видимость работы, но на самом деле разрушали путь еще более. У нас были все возможности доброкачественно производить средний ремонт, однако мы умышленно этого не делали. Имея в достатке материалы—накладки, рельсы, скрепления,—мы либо не распределяли их вовсе, либо засылали на те участки, где в этих материалах нужды не ощущалось.

Прокурор:—Ну, и какие же последствия от этого могли быть?

Тресвятский:—В результате появлялись выплески, баластные корыта, пучины. В конечном счете движение поездов на дистанции парализовалось.

ДОПРОС ПОДСУДИМОГО, БЫВШЕГО СТАРШЕГО ДОРОЖНОГО МАСТЕРА ГОРЮНОВА

Прокурор переходит к допросу подсудимого Горюнова. Полностью подтверждая показания Тресвятского, Горюнов подробно рассказывает суду о контрреволюционном вредительстве в текущем ремонте пути. Этот заклятый враг с готовностью выполнял все, что требовал Тресвятский, и сам лично давал вредительские установки, создавая бригадам условия, при которых они не успевали производить ремонт.

Прокурор:—Следовательно, вы предавали интересы советской страны и трудящихся?

Горюнов молчит, затем припер-

тый к стене тяжестью улик глухо отвечает:

—Да, так.

Прокурор:—С конечной целью этого предательства—реставрировать капитализм?

Горюнов:—Да...

Это он, Горюнов, давал задания члену диверсионной шайки бригадир Шкерету—вредительски ремонтировать путь. В результате на участке Шкерета происходили многочисленные крушения и аварии, приносившие стране огромный материальный ущерб. Это он, Горюнов, предлагал Бурмистрову при подеме подбивать путь негодным,

загрязненным баластом, оставлять в пути сгнившие шпалы.

Прокурор:—Но ведь все, что вы делали, ведь это же измена родине!

ДОПРОС ПОДСУДИМОГО, БЫВШЕГО ДОРОЖНОГО МАСТЕРА БУРМИСТРОВА

„Делать вред советской власти“—таково было задание Тресвятского Бурмистрову, когда тот пришел в диверсионную шайку.

Это—один из наиболее омерзительных персонажей судебного процесса. Бурмистров пролез на транспорт подобно ужу. Ужом пролез он и в ряды большевистской партии. Прикрывшись партийным билетом, этот законченный вредитель систематически разрушал путевое хозяйство. В бессильной, гнусной злобе этот предатель, выполнявший задания бандита Тресвятского и его подручного Горюнова, сознательно срывал подемку пути по новым нормам, так как знал, что таким образом ему удастся создать очаги аварий.

Прокурор:—Значит вы сознательно на протяжении многих лет обманывали партию?

ДОПРОС ПОДСУДИМЫХ, БЫВШИХ БРИГАДИРОВ ПУТИ ШКЕРЕТА, КУШНИКОВА И МУСОХРАНОВА

Судебное следствие продолжается. Рабочие Беловского узла, переполнившие зал заседания суда, чутко прислушиваются, как представитель государственного обвинения нить за нитью распутывает клубок чудовищных преступлений контрреволюционной диверсионно-вредительской банды.

Отвечая на вопросы председательствующего, подсудимый Шкерет вертится, словно угорь, изображая собой „жертву“, которую „поймали в сети“. Он все отрицает с упорством, которое в дальнейшем оказывается дешевым эффектом. И это наигранное упорство полностью изобличает Шкерета, как сознательного ярого врага советской власти, нашедшего своих истинных „друзей“ в контрреволюционной банде, сидящей на скамье подсудимых. Шкерет долго увиливает от прямого ответа.

Прокурор:—Скажите прямо, Горюнов ставил перед вами вопрос о вредительстве на 271-м километре?

Шкерет со злобой отвечает:

—Ставил.

Прокурор: к Горюнову:—Вы подтверждаете, что лично завербова-

Горюнов:—Да, измена.

Матерый враг, мечтавший о свороте проклятого капиталистического строя, бывший колчаковский приказчик, разоблачен полностью!

—Да, обманывал,—жалко бурмистров этот мерзавец.

Это он давал вредительские задания Мусохранову, когда тот работал еще ремонтным рабочим. Это он, Бурмистров, укладывал путь на неотсортированный баласт, заведомо зная, что тем самым создает на околотке аварийные очаги. Вредя, подрывая социалистический транспорт, Бурмистров был чрезвычайно „активным“, а теперь, отвечая на вопросы государственного обвинителя, едва шевелит губами: „Да, многочисленные крушения и аварии на дистанции—результат нашей диверсионной работы“.

Прокурор:—Вы ставили себе задачу организовывать возможно больше крушений, не брезгуя никакими средствами?

Бурмистров:—Так.

ли Шкерета для диверсионной работы?

Горюнов:—Да, подтверждаю. Шкерет был завербован мною. Именно для вредительских целей он и был переброшен с Гурьевской ветки на главную магистраль, с повышением по должности.

Карта бандита Шкерета бита!

Нудно, умышленно путая, дает свои показания суду Кушников. И он пускает в ход испытанный метод врагов—все отрицать.

Тресвятский рассказывает подробно, как он предложил Кушникову диверсионную работу и так сказать „авансом“ материально его поддержал.

Прокурор оглашает суду показания Кушникова на предварительном следствии, где он признал, что разрушал путь для того, чтобы вызвать крушения и аварии.

Следующим допрашивается подсудимый, бывший бригадир **Мусохранов**. Он подробно характеризует, в чем заключались вредительские установки дорожного мастера Бурмистрова, по заданию которого действовал Мусохранов: на баласт путь не поднимали, лопнувшие рельсы оставались лежать в полотне.

ДОПРОС СВИДЕТЕЛЕЙ

Суд переходит к допросу свидетелей. Один за другим рассказывают они, как участники контрреволюционной организации разрушали путевое хозяйство.

—Я был в составе комиссии, проверявшей 16 километров пути, говорит свидетель тов. Миронов.—На всем этом протяжении мы не нашли ни одного исправного пикета. Большие перекосы, сужения, аварийные стыки рельсов,—вот какую картину увидела комиссия.

Кладовщик дистанции пути т. Михайлов рассказывает суду, как подлые бандиты из контрреволюционной вредительской шайки омертвляли огромные запасы материалов, в которых так нуждались путевые околотки. Тресвятский и его подручные приказывали разгружать прибывающие рельсы на

станции Белово, вместо того, чтобы быстро продвинуть их на нуждающиеся участки.

Перед судом проходят свидетели-путевцы—ремонтные рабочие. Искренним возмущением и гневом дышат их слова.

Не могу молчать, товарищи судьи!—воскликает ремонтный рабочий т. Королев,—больно глядеть на то, что сделали эти гады. На моем отделении были очень сильные толчки. Рабочие требовали от бригадира Кушникова исправить путь, но он „работал“ вредительски.

Ремонтные рабочие тт. Кантаев, Колмаков, Арестов—все они многочисленными фактами, примерами подтверждали подлую диверсион-

(Окончание см. на 5-й стр.)

Суд над контрреволюционной диверсионно-вредительской организацией на Беловской дистанции пути

(ОКОНЧАНИЕ. Начало см. на 4-й стр.)

ную деятельность презренной шайки врагов народа.

Председательствующий тов. До-

РЕЧЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБВИНИТЕЛЯ, ПОМОЩНИКА ГЛАВНОГО ВОЕННОГО ПРОКУРОРА РККА тов. ШУЛЬЦ-АНН

Товарищи судьи!

Сейчас в Москве, столице великого Советского Союза, заседает Первая Сессия Верховного Совета.

Лучшие сыны и избранники многонационального советского народа обсуждают сейчас важнейшие вопросы управления нашим государством, обсуждают итоги величайших побед социализма, которых достигла наша страна под руководством большевистской партии, под мудрым водительством гениального вождя народов любимого Сталина.

Вся страна, от края до края, поднимается сейчас на новые невиданные завоевания во всех областях нашей хозяйственной и культурной жизни. Славный многомиллионный советский народ сплочен, как никогда, в едином чувстве патриотизма, непоколебимой преданности партии и советской власти. Этот патриотизм находит свое ярчайшее выражение в замечательном стахановском труде, — труде подлинно социалистическом. Молучее стахановское движение стало в нашей стране всенародным.

Это горячее чувство патриотизма подняла с особенной силой великая Сталинская Конституция. Она закрепила за каждым гражданином советской страны величайшие права, о которых мечтали гениальные умы человечества — право на труд, на отдых, на образование.

В нашей социалистической стране нет и не может быть безработицы. Перед нашим народом не маячит, подобно капиталистическим странам, страшный призрак голода и обнищания.

Вот почему так велик советский патриотизм, так горяча любовь нашего народа к своей родине, к партии Ленина—Сталина.

И у нас, на железнодорожном транспорте, ставшем одной из могучих отраслей народного хозяйства, день за днем ширится, растет стахановское движение. Множатся славные ряды кривоносовцев, мастеров высоких скоростей и безаварийной езды. С каждым днем растут у нас свои Стахановы и Гудовы — краса и гордость великой железнодорожной державы. Поднялись тысячи новых замечательных командиров — подлинных организаторов, партийных и беспартийных большевиков на транспорте, которые ведут его к новым победам.

Значение железнодорожного транспорта общеизвестно. Наша страна сказочно растет и умножает свое могущество. Вместе с тем растут и задачи, стоящие перед транспортом.

Товарищ Сталин говорил нам, что существование такого государства, как наше советское государство, немыслимо без хорошо налаженного железнодорожного транспорта, который бы связывал в единое целое многочисленные области и районы Советского Союза. В этом — великое государственное значение железнодорожного транспорта.

бжанский об'являет судебное следствие законченным. Суд переходит к прениям сторон.

Товарищи судьи!

Все наши победы дались в условиях ожесточенной классовой борьбы. Трижды презренные враги социалистической родины, троцкистско-бухаринско-рыковское охвостье, наймиты фашизма пытались снова свергнуть нашу страну в кабалу к помещикам и капиталистам.

Не вышло! Весь народ наш поднялся могучей стеной вокруг своей ленинско-сталинской партии, великого и любимого вождя и друга. Боевая советская разведка, руководимая непоколебимым сталинцем товарищем Ежовым, развеяла в прах осинные гнезда троцкистско-бухаринских бандитов. (Продолжительные аплодисменты в зале).

Я не буду, товарищи судьи, излагать вам и то важнейшее значение, которое представляет собой кузбасская магистраль Томской дороги, на одном из решающих участков которой мы рассматриваем с вами настоящее дело. А потому разрешите мне перейти к характеристике конкретной подрывной деятельности подсудимых.

Тов. Шульц-Анн дает подробный анализ контрреволюционной диверсионно-вредительской работы, систематически проводимой бандой Тресвятского, в результате чего Беловская дистанция пути превратилась в очаг крушений и аварий.

Затем государственный обвинитель переходит к характеристике обвиняемых.

— Что представляет собой Тресвятский? — говорит тов. Шульц-Анн. — Он, именующий себя сыном „потомственного почетного гражданина“, — главарь и организатор контрреволюционной диверсионно-вредительской банды на одном из важнейших участков железнодорожного транспорта — в путевом хозяйстве. Этот матерый предатель нашей родины возглавлял шайку подлых врагов народа здесь, на Беловской дистанции пути.

Немалый ущерб причинила стране презренная деятельность этой шайки. Эти люди ничем не гнушались в достижении своих подлых контрреволюционных целей. Мечтая о возврате помещиков и капиталистов, эта жалкая кучка бандитов вредила на каждом шагу. Забив звериную ненависть против великого советского народа, гнусные диверсанты из Беловской дистанции пути пускали поезда под откос. Немало драгоценных человеческих жизней погубили эти бандиты!

Тресвятский хорошо служил наймитам фашистских охранок, орудовавшим в управлении дороги. Он делал все, что ему приказывали подлейшие из подлых враги народа, враги родины. Вы видели, товарищи судьи, какую картину нарисовали нам многочисленные свидетели, прошедшие на судебном следствии, — картину мерзости, запустения на Беловской дистанции.

„Какой поезд ни свалится, — все хорошо“, — вот как говорил главарь диверсионной банды Тресвят-

ский. Вот, товарищи судьи, до какого беспримерного цинизма дошли эти наймиты подлой троцкистско-бухаринской банды!

Вот — Горюнов. Кто он? Что собой представляет этот матерый волк, прикрывшийся овечьей шкурой?

Горюнов помогал колчаковцам, разрушая железнодорожный путь, чтобы преградить дорогу Красной Армии.

Какая убойственная характеристика! Она раскрывает перед вами, товарищи судьи, подлинное лицо этого человека. Белогвардейский бандит, который всегда люто ненавидел нашу родину и который здесь, на дистанции пути, нашел, наконец, для себя „подходящую“ почву и начал сколачивать „кадры“ контрреволюционеров и диверсантов.

Токов облик одного из ближайших приспешников Тресвятского. Далее — Бурмистров. Предатель, прикрывшийся партийным билетом, на протяжении многих лет подло, мерзко обманывавший нашу партию, предававший интересы нашей родины, интересы трудящихся. Это — гнуснейший тип, который с хладнокровием профессионального убийцы готовил железнодорожный путь для многочисленных крушений и аварий.

Товарищи судьи! Эта жалкая кучка врагов, ныне припертых к стене тяжестью улик, полностью признавшая себя виновной в преступлениях перед страной, перед советским народом, пыталась на судебном следствии увильнуть от

прямого ответа. Не вышло! Шкерет, Кушников, — все они вынуждены были сложить оружие. Все они совершенно сознательно, отдавая себе полный отчет, вошли в контрреволюционную диверсионно-вредительскую организацию, возглавляющуюся Тресвятским. И все они с готовностью выполняли контрреволюционную работу — каждый на своем участке.

Товарищи судьи! Нет в мире той силы, которая могла бы хоть на йоту поколебать могущество нашей социалистической родины. (Продолжительные аплодисменты в зале). Многомиллионный советский народ, отдающий без остатка свой величайший творческий гений, свой замечательный труд во славу родины, беззаветно любит ее, предан ее интересам.

И я вместе со всем советским народом, вместе со всеми трудящимися железнодорожниками требую от вас — смести с лица советской земли всю эту гнусную банду диверсантов!

Заклятых врагов народа, пойманных с поличным, я требую уничтожить, — расстрелять. (Бурные продолжительные аплодисменты).

* *

После речей представителей защиты, ходатайствующих о смягчении участи подсудимых, председательствующий тов. Добржанский предоставляет обвиняемым последнее слово.

Затем суд удаляется в совещательную комнату.

ПРИГОВОР

21 января после пятичасового совещания Военный Трибунал дороги вынес приговор по делу контрреволюционной диверсионно-вредительской организации на Беловской дистанции.

Тресвятский, Горюнов, Бурмистров приговорены к высшей мере уголовного наказания — расстрелу, с конфискацией всего имущества.

Шкерет, Мусохранов и Кушников приговорены к тюремному заключению сроком на 20 лет каждый, с поражением в политических правах на пять лет, с конфискацией всего имущества.

Приговор окончательный и обжалованию не подлежит.

Железнодорожники узла встретили приговор с большим удовлетворением.

О членских взносах и финансовой отчетности

Финансовый отчет о сборе членских взносов является одним из видов партийного хозяйства. Однако многие низовые партийные организации к этому делу относятся плохо. Вместо того, чтобы финансовый отчет в политотдел отделения представить 10 числа, представляют 20-25 и тем самым задерживают финансовую отчетность не только политотдела отделения, но и политотдела дороги.

Для того, чтобы финансовый отчет представлять в срок, партотгам и комсоргам необходимо производить сбор членских взносов с коммунистов и комсомольцев за текущий месяц с заработка первой половины месяца. Многие секретари производят сбор членских взносов с заработка второй половины месяца, затягивают отчетность, но свою вину в этом сваливают на других. Секретарь парткома Томского транспортного института Тарасов не представление отчета объясняет объективными причинами: то денег нет, то управление дороги не сделало перевод и т. д. Секретарь парткома вагонного депо Тайга Иванов все „шишки“ валит на пенсионеров — „пенсионеры не платят взносов, что я с ними буду делать“. И конечно с ними ничего

не делает и в срок отчета не представляет.

Секретари комсомольских комитетов Томского транспортного института Чернышев и Тайгинского эксплуатационного отделения Артюхов обычно говорят: „отчет представлю завтра“, и так в продолжении 10-15 дней.

Секретарь комсомольского комитета школы № 34 не представление финансового отчета объясняет тем, что она была в Новосибирске и растратила членские взносы — „вот получу зарплату и внесу“.

Таких безобразных, возмутительных примеров отношения к финансовой отчетности по партийным и комсомольским взносам можно привести сколько угодно. Они свидетельствуют о недисциплинированности руководителей низовых, партийных и комсомольских организаций, которая продолжает усугубляться при попустительстве начальника политотдела отделения и его помощника по комсомолу.

Начальник политотдела отделения не интересуется сбором членских взносов и финансовой отчетностью низовых организаций. С его стороны не было даже попытки внести порядок в финансовое дело.

Бордуков,

инструктор партучета.



Школьницы г. Нью-Рошель (Соединенные Штаты Америки) принимают активное участие в кампании бойкота японских товаров.
На снимке: школьницы печатают листовки, призывающие к бойкоту японских товаров. На стене плакат — «Бойкот Японии».

На фронтах в Испании

(ПО СООБЩЕНИЯМ ТАСС ИЗ ПАРИЖА И БАРСЕЛОНЫ)

Восточный фронт

По сообщению испанского министерства обороны, опубликованному 24 января, на теруэльском фронте наблюдалась ружейная и артиллерийская перестрелка.

40 республиканских самолетов подвергли успешному обстрелу скопления сил мятежников. Во время воздушного боя республиканские летчики сбили фашистский самолет «Фиат».

На других фронтах не было никаких значительных операций.

По сообщению агентства Эспань, днем 24 января военные суда мятежников «Балеарес» и «Канариас» в сопровождении миноносцев и подводной лодки пытались бомбардировать Порт Бу. Республиканская авиация, однако, атаковала фашистские суда и, сбросив на них 14 бомб, принудила

их удалиться в направлении Балеарских островов.

По сообщению агентства Гавас, 16 самолетов мятежников подвергли 24 января бомбардировке Энлаудета, в провинции Куэнка. В результате бомбардировки имеется большое число жертв среди гражданского населения.

В итоге бомбардировки города Реус, предпринимавшейся фашистскими самолетами два раза, убито 32 и ранено 30 человек.

Как сообщает агентство Эспань, авиацией мятежников за время с 15 по 20 января совершено 77 налетов на города республиканского тыла. В течение 32 налетов было сброшено 425 разрывных и зажигательных бомб. В результате этих бомбардировок среди гражданского населения насчитывается 273 убитых и 456 раненых. Около 500 бомб мятежников не достигли цели.

НА ТРАНСПОРТЕ НУЖНА КРЕПКАЯ, ЖЕЛЕЗНАЯ ДИСЦИПЛИНА

В приказе НКПС № 11/Ц, и в передовой «Правды» за 24 января обращается особое внимание на восстановление и укрепление дисциплины среди рабочих и командиров железнодорожного транспорта.

Станция Тайга, представляющая важнейший узел на Томской дороге, работает плохо. Причины плохой работы заключаются главным образом в том, что на станции нет железной трудовой дисциплины.

Люди без причин не выходят на работу, занимаются симуляцией, делают прогулы, являются на работу в пьяном виде — фактически дезорганизуют работу на постах или в сменах, но нужной борьбы с этим злом нет. Невыходы на работу повторяются ежедневно. На днях не явился на работу 7 человек рабочих связанных с движением поездов. Табельщик и председатель месткома Сыропятов по каким то, им одним известным соображениям, зачислили их больными, а когда проверили то оказалось, что стрелочник Кизеев Сергей, заключивший договор проработать на транспорте пять лет, самовольно оставил работу, объясняя это своим нежеланием. Сигналист Иванов Андрей не является на работу потому, что его перевели на другую должность. Мирошин, Евсеева, Бугаенко и дру-

гие не выходят по тем же причинам, а администрация и профсоюзная организация их числит больными.

Не так давно не вышел на работу из-за пьянства сцепщик Писарев. Он дезорганизовал работу в парке, составитель Усков вынужден был работать один. На днях явился на работу в нетрезвом виде сигналист Криницын, на другой день пришел на работу пьяным весовщик — браковщик Рязанов. Тот и другой дезорганизовали работу в сменах.

Весовщик — браковщик Захаренко спит на дежурстве, к работе относится плохо. Проверив поезд, он не обнаружил открытого люка у вагона и тем самым сорвал отправление поезда. Проводник паровозов Ботьев не выполняет распоряжения старшего стрелочника о быстром подгоне паровозов.

Чистильщицы Борсукова, Кирьянова и Ворончихина к работе относятся халатно, большую часть рабочего времени просиживают в будке, уклоняясь от выполнения данных им распоряжений.

Нет никакого сомнения в том, что начальник станции т. Дайнаков ведет борьбу с нарушителями трудовой дисциплины. Он пишет приказы, налагает взыскания, но этого не достаточно, нужно чтобы приказ командира доходил до сознания каждого рядового рабочего,

Работа отделения за 28 января 1938 г.

План погрузки

выполнен на 68,7%

План погрузки угля

выполнен на 93,7%

Станции грузили так:

Название станций	Погрузка		
	Числа	Задание	Проц. выпол.
Ст. Анжерская (нач. ст. Селиверстов)	28	100	125,4
Ст. Судженка (нач. ст. Шевцов)	"	"	95,5
Ст. Яя (нач. стан. Коваль)	"	"	36,1
Ст. Томск II (нач. ст. Полуднев)	"	"	10
Ст. Тайга (нач. ст. Дайнаков)	"	"	16
Ст. Яшкино (нач. ст. Почечуев)	"	"	17,2
Ст. Черемошники (нач. ст. Степанов)	"	"	39,1

Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 44,8%.

Проследовало поездов по расписанию 1,8%.

Участковая скорость выполнения 12,8 км в час при задании 24.

Сведения о движении поездов даны за 27 января.

Ученик обнаружил лопнувший рельс

Сын ремонтного рабочего 6 окотка болотнинской дистанции пути, ученик 4 класса Вася Вавилов 12 января шел с 162 км на ст. Тутаевская. На этом важнейшем участке главной линии Вася обнаружил лопнувший рельс. Он сразу же сообщил об этом путевому бригадиру. Рельс был сменен.

В. Кавелин.

БДИТЕЛЬНЫЙ ОБХОДЧИК

13 января на станции Тольменка стоял готовый к отправлению маршрут № 12 (паровоз № 739-93). В это время с 183 километра в 8 ч. 20 м. возвращался с дежурства путевой обходчик 7 окотка Зыбайло Григорий, который как всегда решил посмотреть на положение стрелочного перевода и обнаружил, что на стрелке № 7 лопнул поплам левый усовик.

Тов. Зыбайло немедленно доложил о случившемся бригадиру. Поезд № 12 был задержан, усовик заменен, неминуемая авария предотвращена.

У тов. Зыбайло нужно поучиться бдительности всем путевым обходчикам.

Б. Р.

Нет борьбы с простоями вагонов

На станции Яшкино, как правило, вагоны вместо простоя по норме 11 часов простаивают 150—200 и более часов. Станция забита вагонами восточного направления и на Кузбасс.

Диспетчерский аппарат, как система, выпускает сборные поезда полновесными (1800 тонн), а на Кузбасс сборные совсем не формируются несмотря на то, что каждому вступающему на дежурство диспетчеру делаются предупреждения о большом наличии груза на станции Яшкино.

Руководству отделения надо обратить внимание на заботу грузами ст. Яшкино.

Почечуев, Лукашев.

Хулиганство кондуктора Крылова

19 января, в 18 ч. 28 м., со станции Тольменка было дано отправление поезду № 3005. После того как был дан свисток для отправления, я сел на тормоз одного из вагонов. В это время ко мне подбегает главный кондуктор тайгинского резерва Крылов, крича — «Какое ты имеешь право? Кто ты такой?» и т. д. Я ему пытался объяснить, что я зам. начальника 4-ой дистанции пути по политчасти, имею билет ф. № 3 а, дающий право проезда на товарных поездах, что я еду с собрания. Крылов не желая смотреть моего билета с криком: «убирайся вон» ударил меня фонарем по голове.

Эта выходка кондуктора Крылова не может быть расценена иначе как хулиганская. Крылов должен быть привлечен к ответственности.

В. К.

Мартынову надо оказать помощь

Плохо работал в смене маневрового диспетчера Локтионова 26 января дежурный по станции Мартынов. Неумелой распорядительностью и слабым командованием он задержал отправление поезда № 950 на 20 минут, поезда № 917 на 25 минут.

Руководству станции необходимо Мартынову, как молодому командиру, оказать практическую помощь в работе.

Лонтев.

Ответственный редактор
П. ПЛЕНИН.