

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 53 (761)

12 мая 1938 года, четверг.

Цена 5 коп.

Приветствие товарищу Сталину, принятое собранием актива НКПС 28 апреля 1938 года

ДОРОГОЙ, РОДНОЙ НАШ ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ!

Актив НКПС—хозяйственники, политработники, стахановцы-кривосовцы шлют Вам, любимый Иосиф Виссарионович, горячий привет!

Мы собрались, чтобы на основе большевистской критики и самокритики, со всей полнотой извлечь уроки и помочь советом и большевистским делом новому руководству НКПС быстрее выправить положение и вернуть передовые позиции железнодорожников, которые они занимали полгода тому назад.

30 июля прошлого года, когда мы праздновали Всесоюзный день железнодорожников, вспоминая волнующую встречу в Кремле с родным и великим Сталиным, мы предвидели трудности предстоящей зимы и взяли на себя обязательства лучше к ней подготовиться.

К сожалению, это обещание не проведено в жизнь. Последние месяцы мы не выполняли государственного плана погрузки и выгрузки.

Теперь нам стало особенно ясно, что корни плохой работы железнодорожного транспорта за последние месяцы кроются в плохой работе самих железнодорожников и, прежде всего, в ухудшении боты штаба транспорта—НКПС.

Несмотря на создание всех необходимых условий со стороны партии, советского правительства и лично товарища Сталина, НКПС в эту зиму не обеспечил выполнения даваемых указаний, не анализировал создавшихся затруднений на транспорте, не учил новые кадры и возродил негодную практику канцелярско-бюрократического руководства.

Медленно, с большим запозданием и зачастую извращениями ликвидировались на транспорте последствия вредительства.

Политуправление НКПС плохо обеспечивало выполнение решений февральско-мартовского Пленума ЦК, Ваших указаний, данных на этом Пленуме, и решений январского Пленума ЦК. Политработа среди железнодорожников явно ослабла.

В результате всего этого на транспорте ослабла государственная и трудовая дисциплина, нарушилось единоначалие.

Мы приветствуем и благодарим Вас, товарищ Сталин, благодарим нашу партию и правительство за то, что во время были вскрыты причины плохой работы железнодорожного транспорта и рулевым НКПС снова послан горячо любимый железнодорожниками, организатор побед—Лазарь Моисеевич Каганович.

Мы, собравшиеся на совещании актива НКПС, со всей ясностью поняли причины плохой работы железнодорожного транспорта и свои собственные ошибки. В ряде случаев мы активно не боролись с возродившимися безобразиями на железнодорожном транспорте и нередко примирялись с ними.

Поняв это, даем Вам клятву: в кратчайший срок не только вернуть утерянные передовые позиции, занимавшиеся ранее железнодорожным транспортом, но добиться новых побед.

Для того, чтобы выполнить задачи железнодорожного транспорта, вытекающие из международного положения и внутренних хозяйственных задач нашей социалистической родины—великой железнодорожной державы, мы восстановим большевистскую сознательную дисциплину на транспорте и развернем действительно массовое стахановско-кривосовское движение. Будем драться за быстрейший оборот вагона и продвижение поездов по графику, **за высококачественное выполнение государственного плана перевозок: угля, руды, нефти, леса, хлеба и других первоочередных грузов.**

Смело будем вести большевистскую критику и самокритику на транспорте. Со всей решительностью будем выкорчевывать троцкистско-бухаринских шпионов, диверсантов и вредителей.

С новой силой поднимем борьбу за ликвидацию аварий и крушений на железнодорожном транспорте.

Мы даем слово крепко помогать новым выдвигаемым молодым кадрам. Мы призываем всех железнодорожников уже теперь начать подготовку к зиме.

Коллектив железнодорожников, бодрый и здоровый, не допустит, чтобы наша горячая клятва осталась невыполненной.

Под руководством партии железнодорожная армия горит желанием добиться нового, невиданного расцвета социалистического транспорта.

Мы готовы отдать все свои силы и жизнь за дело коммунистической партии, нашей социалистической родины, нашего родного, великого Сталина.



Будем работать, как требует от нас Л. М. Каганович

Выступление сталинского наркома Лазаря Моисеевича Кагановича на собрании актива НКПС и обращение актива ко всем стахановцам-кривосовцам, ударникам и всем работникам транспорта, тайгинские паровозники встретили с большим воодушевлением.

Машинист-инструктор т. Лубышев в ответ на выступление Л. М. Кагановича и обращение актива НКПС, заявил всему коллективу паровозников: — Я буду работать так, как требует Лазарь Моисеевич. Беру обязательство в кратчайший срок подготовить недавно пришедших машинистов, недостаточно освоивших работу паровоза серии «ФД», до уровня хорошо знающего квалифицированного машиниста.

Маневровый машинист т. Блинков взял на себя обязательство работать без браков и аварий, экономить топливо и работать от промывки до промывки без захода в депо.

Ответим стахановско-кривосовской работой

На речь сталинского наркома Лазаря Моисеевича Кагановича, произнесенную на собрании актива НКПС, паровозники краснознаменного депо Тайга отвечают стахановско-кривосовской работой.

Машинист-комсомолец, вожак комсомольской колонны паровозов т. Овчинников, работая на плече

Тайга — Болотная, систематически перевыполняет техническую скорость, работает без брака. 9 мая т. Овчинников поезд от Болотной до Тайги провел с перевыполнением технической скорости на 16 км. В эти же сутки машинист т. Милев М. перевыполнил техническую скорость на 13 км.

Демидов.

Большевистскими делами ответим на речь наркома

Моя комсомольско-молодежная смена в ответ на речь Лазаря Моисеевича Кагановича отвечает большевистскими делами.

Слесарь-вагонник т. Плотников производит смену рессоры за 6 минут вместо нормы 22. Слесарь т. Пономарев сменяет американскую буксу 4-х осного вагона за 20 минут при норме 1 час. Осмотрщик вагонов т. Волков довел сокращение стоянки пассажирских поездов от 5 до 10 минут. Осмотрщик-автоматчик т. Бурлаков производит опробование автотормозов за 5 минут при норме 10.

Станционная смазчица тов. Помыткина заправляет состав за 20 минут при норме 35.

Рудинов,
сменный мастер.

КО ВСЕМ СТАХАНОВЦАМ-КРИВОНОСОВЦАМ, УДАРНИКАМ, КОМАНДИРАМ, ПОЛИТРАБОТНИКАМ, ИНЖЕНЕРАМ, ТЕХНИКАМ И СЛУЖАЩИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ОБРАЩЕНИЕ АКТИВА НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Дорогие товарищи!

Отставание железных дорог вызвало законную тревогу народа, партии и правительства, и мы обязаны мобилизовать все свои силы, чтобы восстановить и развить все хорошее, что было на транспорте, уничтожить наши прежние завоевания, и добиться резкого подъема в работе.

У всех работников железнодорожного транспорта возвращение товарища Кагановича вызвало огромный прилив творческой энергии, небывалый энтузиазм, боевое, горячее желание быстро и резко улучшить свою работу. У массы железнодорожников есть твердая уверенность в том, что транспорт наверняка займет снова передовое место в развитии народного хозяйства нашей страны.

Товарищи! Для того, чтобы железнодорожный транспорт снова быстро пошел в гору, мы должны с еще большим упорством, настойчивостью и энергией, уверенно и бодро взяться за работу. И прежде всего — за внедрение настоящей большевистской дисциплины и организованности, помня, что малейшее нарушение работниками железнодорожного транспорта своих обязанностей неминуемо влечет за собой расстройство нормальной работы всего механизма.

Без укрепления трудовой дисциплины, без повышения чувства ответственности каждого работника за порученное ему дело, без внедрения подлинно социалистического отношения к быстрому и точному исполнению своих обязанностей нельзя двинуть дело вперед.

Мы должны в кратчайший срок восстановить нарушенный конвейер дружной и согласованной работы движущих, паровозников, вагонников, путейцев, связистов и других работников транспорта. Надо, как подобает большевикам, по-боевому взяться за внедрение сознательной железной дисциплины, за укрепление единоначалия, обеспечить точное и безоговорочное выполнение приказов НКПС и наших ближайших командиров.

Железнодорожный транспорт является главным нервом в экономике нашей страны, и поэтому малейшее ослабление в его работе неизбежно тормозит борьбу за укрепление мощи и обороноспособности великой социалистической родины. Троцкистско-бухаринские шпионы, вредители и диверсанты, агенты фашистских разведок стремились подорвать развитие железнодорожного транспорта. Враги жестоко прощались! Руководимая сталинским народом тов. Н. И. Ежовым славная советская разведка с помощью армии честных железнодорожников разгромила змеинные гнезда фашистской нечисти.

Товарищи железнодорожники! Еще больше усилим свою большевистскую бдительность, покончим с политической беспечностью в нашей среде, до конца выкорчем и уничтожим остатки врагов на транспорте, быстрее ликвидируем последствия вредительства, объявим беспощадную борьбу всем дезорганизаторам транспорта.

Будем всегда помнить и неуклонно выполнять указание любимого вождя народов, великого Сталина о решающем значении железнодорожного транспорта для существования и развития Советского Союза, о необходимости «слаженности всех частей, всех работников в механизме транспорта».

Стахановцы-кривоносцы железных дорог! Возглавьте борьбу с авариями и нарушениями, считайте каждый случай брака в работе, каждую аварию, как поражение в бою, передавайте свой опыт безаварийной работы малоопытным работникам. Борьба с нарушениями является первой и центральной задачей всех командиров, всех рабочих железнодорожников.

Будем вести неуклонную борьбу со всеми нарушителями Правил технической эксплуатации.

Мы обращаемся ко всем железнодорожникам с горячим призывом по-большевистски взяться за восстановление испытанных стахановско-кривоносских методов работы, еще выше поднять знамя массового стахановско-кривоносского движения.

Товарищи паровозники, машинисты, помощники, кочегары! Водите поезда так же отлично, как водили их Кривонос и Огнев! Настойчиво, по-большевистски боритесь за выполнение графика оборота паровозов, за кольцевую езду, блестяще оправдавшую себя на практике работы машинистов Орловского депо. Увеличивайте полезную работу паровозов. По-хозяйски, заботливо ухаживайте за своими локомотивами, приводите их в образцовое, культурное состояние, больше экономьте топлива!

Товарищи работники паровозных отделений и тяговые диспетчеры! Боритесь за слаженную работу паровозников с работниками всех служб. Укрепляйте оборот паровозов строго по графику, добивайтесь полного использования мощности паровозов, организуйте экипировочные работы быстро, не задерживая кривоносского бегу локомотивов.

Товарищи работники угольных складов и пунктов водоснабжения! Организуйте быстрое снабжение локомотивов, топливом, водой, смазкой, песком. Обеспечьте машинистам и помощникам быстрый оборот и качественное снабжение паровозов.

Товарищи слесари-ремонтники комплексных бригад! Боритесь за здоровый паровоз. Добивайтесь высококачественного ремонта паровозов, осваивайте принцип взаимозаменяемости деталей, добивайтесь регулярного выпуска паровозов из промывки за одну смену.

Товарищи движущие! Ускорим оборот вагона. Будем бороться за то, чтобы поезда двигались точно по расписанию. График движения поездов должен стать нерушимым законом на транспорте.

Восстановим испытанные стахановские методы Красноя, Кожухаря, Загорко, Пастухова, решительно поднимем производительность труда, внедрим культуру во все звенья нашей работы. Укрепим единые смены, добьемся четкой работы станций, высококачественного формирования поездов.

Равняйтесь на передовых эксплуатационников стахановцев: диспетчера Дворякина, дежурного по станции Тимофеева, составителя Каплиенко!

Товарищи дежурные по станциям! Организуйте четкую работу своих смен, разверните борьбу за отправление поездов по расписанию, за своевременную подачу вагонов под погрузку и выгрузку.

Товарищи диспетчеры! Внедряйте передовые методы тов. Загорко в повседневную практику работы. Добейтесь, чтобы поезда следовали строго по графику.

Товарищи маневровые диспетчеры, составители, сцепщики и скрутки! От вас зависит быстрое и высококачественное формирование поездов. Применяя методы тов. Красноя и тов. Кожухаря, добивайтесь ускорения переработки вагонов.

Товарищи стрелочники! Вам доверен важный участок транспорта. От вас многое зависит в организации безопасности движения, быстрого продвижения поездов. Организуйте борьбу за исправное содержание стрелок, обеспечьте быстрый пропуск поездов.

Товарищи операторы механизированных горюк! Ускорьте роспуск составов, обеспечьте безаварийную работу го-

рок, превратите их в четко работающий механизм железнодорожного конвейера.

Товарищи кондукторы! Вы являетесь начальниками поездов. Добейтесь быстрого их продвижения, боритесь за график — этот универсальный измеритель слаженности железнодорожного транспорта.

Товарищи грузовые работники! Строго соблюдайте государственные интересы. Разверните большевистскую борьбу за повышение качества работы транспорта — за безоговорочное выполнение государственного плана погрузки по родам грузов, крепите связь с клиентурой.

Товарищи вагонники! Организуйте работу так, чтобы не было остатка неисправных вагонов. Образцовым ремонтом обеспечьте четкое, безаварийное продвижение поездов точно по графику.

Товарищи осмотрыщики вагонов, слесари и мастера безотцепочного ремонта! Подхватывайте почин старшего осмотрыщика ст. Киев-товарная тов. Кушпира, восстановившего в смене передовой метод тов. Киржнера по высококачественному осмотру и безотцепочному ремонту. Добейтесь полного прекращения задержек поездов, образцовым ремонтом обеспечьте их четкое, безаварийное продвижение по графику!

Товарищи осмотрыщики — пролазчики! Зорко осматривайте колесные пары, упряжь, рессоры. Восстановите опыт осмотрыщика-пролазчика ст. Кавказская тов. Галыгина по бдительному осмотру ходовых частей вагона.

Товарищи автоматчики, работники автоконтрольных пунктов! Отличным осмотром и ремонтом автотормозов обеспечьте продвижение поездов с кривоносскими скоростями.

Товарищи поездные вагонные мастера! Сопровождайте поезда без отцепок в пути, ликвидируйте все случаи горения буга и другие технические неисправности.

Товарищи работники вагоноремонтных пунктов и депо! Ремонтируя вагоны в день отцепки, вы вскрываете новые резервы для увеличения погрузки. Организуйте работу без остатка неисправных вагонов, боритесь за высокое качество, за культуру в ремонте.

Товарищи токари-колесники! Подхватывайте почин тт. Жирякова, Соловьева, Кочурова. Используйте на полную мощность свои станки. Давайте больше хорошо обточенных колесных пар.

Товарищи путейцы! Великий Сталин назвал наше путевое хозяйство основой железнодорожного транспорта. Мы не выполняем сталинского указания. Многие наши линии настолько запущены, что часто представляют угрозу безопасности движения поездов.

Товарищи дорожные мастера, товарищи бригады и рабочие пути! Будем неустанно и заботливо следить за каждой шпалой, за каждым рельсом, болтом, гайкой. Добьемся образцового текущего содержания пути.

Товарищи путевые обходчики! Зорче охраняйте каждый доверенный вам километр пути от врагов народа.

Товарищи работники карьеров! Дадим полностью отличный и дешевый балласт для оздоровления пути.

Товарищи работники машинно-путевых станций! Добьемся максимального использования балластеров, строгов, компрессоров, шпалоподбоек и других путевых машин и механизмов. Обеспечим высокое качество реконструкции и ремонта пути.

Все, как один, поднимемся на борьбу за крепкий сталинский путь советских магистралей.

Товарищи связисты! Множьте ряды стахановцев и ударников — организато-

ров четкой и бесперебойной работы всех средств связи и сигнализации. По-большевистски используем мощную передовую технику, которой оснащает страна социалистический транспорт.

Товарищи работники ремонтных заводов! Добивайтесь бесперебойного выполнения и перевыполнения государственного плана, повышайте качество ремонта паровозов и вагонов, боритесь за индустриальную культуру на своих заводах, шире внедряйте и укрепляйте комплексный метод ремонта.

Товарищи строители железных дорог! Наш священный долг развивать и усиливать техническую мощь великой железнодорожной державы.

Но мы еще плохо с этим справляемся. На наших стройках много неорганизованности и хаоса.

Товарищи прорабы и строители! Наведем большевистский порядок на стройках. Будем работать четко по графику, чтобы как можно больше и быстрее вводить в действие переходящие и новые высококачественные объекты строительства.

Товарищи экскаваторщики, грейдеристы и все работающие на строймеханизмах! Обеспечим максимальную загрузку машин и их четкую бесперебойную работу.

Товарищи каменщики, штукатуры, бетонщики! Шире используйте передовые стахановские методы работы строителей, активнее боритесь за высокую производительность труда.

Товарищи работники стройпоездов! Добивайтесь правильной организации труда, четкой и слаженной работы всего коллектива, максимального использования механизмов.

Дадим социалистическому транспорту в срок новые магистрали, депо, жилые дома, школы, ясли.

Товарищи! Наша героическая партия Ленина — Сталина, наше родное советское правительство, наш великий вождь и учитель товарищ Сталин оказывали и оказывают нам огромную помощь и внимание, повседневно заботясь о повышении материального благосостояния и культурно-политического уровня всех железнодорожников.

Еще теснее сплотим свои ряды вокруг партии Ленина — Сталина. Большевистскими делами покажем, что сталинская армия железнодорожников — это сплоченный и боевой отряд советских патриотов, гордых своей родиной, любящих ее, преданных всей душой советскому правительству, своей партии.

Стахановско-кривоносскими делами ознаменуем предстоящие выборы в Верховные Советы союзных и автономных республик, дружно придем к избирательным урнам и отдадим свои голоса за кандидатов непобедимого сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Полностью выполним наказ, данный железнодорожникам великим машинистом локомотива революции, родным и любимым вождем трудящихся товарищем Сталиным.

Под водительством замечательного мастера сталинского стиля, блестящего организатора социалистических побед на транспорте и в промышленности Лазаря Моисеевича Кагановича — вперед, к новому подьму и расцвету железнодорожного транспорта!

Пусть растет и крепнет наш железнодорожный транспорт, являющийся неприступной крепостью социализма, о которую вдребезги разобьются все коварные проделки врагов советского народа.

Под знаменем партии Ленина — Сталина бодро, с полной уверенностью в своих силах, пойдем к новым и новым победам!

ВЫСТУПЛЕНИЕ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА НА СОБРАНИИ АКТИВА НКПС

28 апреля на собрании актива работников НКПС совместно с руководителями и стахановцами 24 дорог Центра, Юга и Кавказа с большой яркой речью выступил, встреченный бурной овацией, народный комиссар путей сообщения товарищ Лазарь Моисеевич Каганович.

Тов. Л. М. Каганович в своей речи остановился на итогах прошедшей зимы и подробно разобрал причины ухудшения работы транспорта. Приведя сравнительные данные, характеризующие работу транспорта на протяжении последних четырех зим, он отметил, что эти цифры разбивают не правильное утверждение, будто зима неизбежно приводит к затруднениям на транспорте.

Анализируя расположение парков на дорогах и отметив некоторое улучшение, достигнутое здесь в апреле, товарищ Каганович подробно останавливается на задачах, которые стоят перед работниками движения. Он говорит о необходимости серьезного научного анализа, на основе которого и возможно только предвидение. Надо знать и учитывать каждое направление, выработать твердый закон, определяющий, сколько в каждом направлении должно быть нормально вагонов, сколько поездов.

Что улучшить регулировку вагонным парком. Переброски вагонов, то, что у нас называется регулировочным приказом, должны выполняться строго по плану. Регулировочный приказ—это серьезнейшая вещь, это приказ, который обеспечивает нам перевозки угля, металла, руды и других важнейших грузов. Он должен выполняться беспрекословно, безоговорочно. Прежде всего за счет улучшения оборота вагонов, за счет ускорения выгрузки, на которую сейчас обращают очень мало внимания, за счет быстрее продвижения поездов, за счет увеличения коммерческой скорости.

Коренной вопрос—это максимальное снижение простоя вагонов на технических станциях и улучшение формирования поездов, восстановление забытых за последнее время передовых стахановско-кривоносовских методов работы лучших составителей Кожухаря и Краснова.

Наконец, о регулировке паровозным парком. Нельзя создавать обезличку и перебрасывать паровозы с одного плеча на другое. Но если на том или ином участке накопилось много вагонов, надо помочь этому участку дополнительными паровозами.

Далее тов. Каганович подробно останавливается на задачах планирования перевозок и роли в этом грузовых служб.

Грузовая служба, говорит он, имеет исключительное значение для транспорта, в особенности в условиях планового хозяйства. Надо наладить изучение рынка Грузовую службу надо превратить в серьезный экономический центр. Надо поставить по настоящему финансовое хозяйство, ввести хозяйственный расчет.

Основная задача в области паровозного хозяйства—это наладить работу паровозов по графику. График оборота паровозов—это святая святых. Культурная постановка паровозного дела, начиная от ремонта и кончая ездой,—это основа правильной организации всего железнодорожного транспорта. Показателем стахановско-кривоносовского движения среди машинистов должна быть не только быстрая езда, но и содержание паровоза в исправности, чтобы при быстрой езде обязательно сохранить здоровый паровоз.

Надо обратить серьезное внимание на путевое хозяйство. Нельзя долго проезжать, не заботясь о пути. Путь—это основной капитал, расхищать и проедать его нельзя.

Далее тов. Каганович подробно останавливается на вопросах борьбы с авариями и крушениями. После решения февральско-мартовского Пленума ЦК о создании ревизорского аппарата по безопасности движения имеется некоторое снижение аварий и крушений на транспорте. Однако не изжиты еще крушения из-за несоблюдения Правил технической эксплуатации. На транспорте много новых людей. Поэтому необходимо снова организовать курсы по изучению Правил технической эксплуатации.

Переходя к вопросу графика, тов. Каганович говорит, что график—это не узкое техническое черчение, это план, это серьезнейшее средство для правильной организации всей работы, это нечто вроде технической конституции на железнодорожном транспорте. Такие вопросы, как график,—универсальный показатель, буквально организующий все; такие вопросы, как Правила технической эксплуатации, как борьба с крушениями и авариями, как регулировка движения,—это коренные и решающие звенья всей нашей работы.

Тов. Каганович указывает на необходимость шире развернуть партийно-политическую работу на транспорте, улучшить руководство стахановско-кривоносовским движением, создать устойчивость кадров, поднять и укрепить трудовую дисциплину. Это касается не только политотделов, но и хозяйственников, которые должны подходить к каждому вопросу с политической точки зрения.

Железнодорожники должны проникнуться серьезностью задач, которые стоят перед ними. Урок зимы—это серьезный урок, который должен многому научить.

Железнодорожники должны помнить о бдительности, о том, что враг устремляет свое внимание в первую очередь на транспорт, ибо он очень хорошо понимает роль и значение транспорта для нашей родины. Мы вырвали с корнем троцкистско-бухаринское охвостье, но кое-где несомненно враги еще остались. Их будут нам и впредь подсылать окружающие нас капиталистические страны. Значит, нужна еще большая бдительность.

Тов. Каганович выражает уверенность, что железнодорожники, беззаветно преданные борьбе за победу социализма, обеспечат новый подъем железнодорожного транспорта.

В райкоме ВКП(б)

По решению райкома ВКП(б) 22 мая созывается 24 мая Тайгинская районная конференция ВКП(б).

Конференция будет проходить в большом зале клуба им. Ленина гор. Тайга.

КТО СРЕМИТСЯ К ТОМУ, ЧТОБЫ
НАША РОДИНА БЫЛА И ВПРЕДЬ
МОГУЧЕЙ, КУЛЬТУРНОЙ
И СВОБОДНОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ДЕРЖАВОЙ,



ТОТ БУДЕТ ГОЛОСОВАТЬ ЗА ПАРТИЮ БОЛЬШЕВИКОВ,
ТОТ БУДЕТ ГОЛОСОВАТЬ ЗА КАНДИДАТОВ БЛОКА
КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ!

Плакат работы художника В. Говоркова, выпущенный Изогизом к выборам в Верховные Советы Союзных Республик. (Союзфото).

Шире развернуть подготовку к дню выборов в Верховный Совет РСФСР

С каждым днем мы все ближе и ближе подвигаемся к знаменательной дате 26 июня—дню выборов в Верховный Совет РСФСР. Казалось бы сейчас уже во всю ширь должна быть развернута работа по проведению этой важнейшей политической кампании. В цехах предприятий, в общежитиях, на квартирах рабочих и служащих всюду должны работать агитаторы, партийные и непартийные большевики.

Как развернута эта работа на нашем Тайгинском железнодорожном узле? Исключительно плохо. Ряд партийных организаций, без преувеличения можно сказать, не занимались еще вплотную вопросами подготовки избирателей к выборам Верховного Совета РСФСР.

Парторганизация кондукторского резерва (парторг т. Шестаков) выделила для работы на участке всего 7 агитаторов. Да и из них добросовестно относятся к выполнению этого важного поручения только тт. Ревякин и Ерюшин, остальные только еще собираются приступить к работе. К стати сказать, что сам парторг тов. Шестаков агитаторам уделяет очень мало внимания. До настоящего времени тов. Шестаков не был на агитационном пункте и проводится ли там работа с избирателями не знает.

Не лучше поставлена агитационная работа на участке, который прикреплен к парторганизации ремонтно-жилищной конторы (парторг Степанов). В ряд домов этого участка нога агитатора еще не вступала. И это в то время, когда партия и правительство неоднократно указывали, что успех выборов решается на избирательном участке, там где проживают избиратели.

Ничего положительного в области развертывания массовой политической работы среди населения нельзя сказать и о партийной организации конторы Тайгинского отделения (парторг т. Завидонов). Из выделенных для проведения агитационной работы свыше 20 человек работают толь-

ко два, это тт. Калалин и Аверьянова, остальные только числятся в списке. Мер к невыполняющим своих обязанностей никаких не принимается.

Политотдел отделения и узловой партийный комитет, как это ни странно нужных мер к широкому развертыванию подготовительной работы к выборам также не принимает.

11 мая в местных газетах опубликовано постановление президиума Тайгинского районного исполнительного комитета об образовании избирательных участков.

Это очень важный момент в избирательной кампании. Надо добиться того, чтобы каждый избиратель точно знал в каком избирательном участке он проживает, где находится помещение агитпункта и избирательной комиссии. Ни в коем случае нельзя допустить, чтобы тот или иной дом оказался невключенным в участок.

Сейчас же проводится большая работа по составлению списков избирателей. Опыт прошлых выборов в Верховный Совет Союза ССР показал, что к выполнению этой работы надо отнестись особенно тщательно. Малейшие неточности своевременно должны быть исправлены.

Медлить с развертыванием подготовительной работы к выборам в Верховный Совет РСФСР ни в коем случае нельзя. Не надо забывать того, что если плохо будем проводить работу мы, партийные и непартийные большевики, преданные делу Ленина—Сталина, то этим не замедлит воспользоваться классовый враг.

Наша задача обеспечить новую еще большую победу сталинского блока коммунистов и беспартийных, а этого мы сможем добиться своим активным участием в проведении агитационно-массовой, политико-воспитательной работы среди избирателей, тщательной подготовки избирателей к выборам.

А. Панфилов.



К военным действиям в Китае. На снимке: китайские связисты на передовых позициях. (Союзфото).

Война в Китае

Война в Китае продолжается почти 10 месяцев. Японские захватчики жестоко ошиблись в своих расчетах. Они думали, что им удастся разделаться с Китаем в 1—2 месяца и подчинить его целиком своему господству.

План японских империалистов состоял в следующем: 1) захватить вооруженной силой Северный Китай (провинции Хэбэй, Шаньси, Суйюань, Шаньдун), 2) одновременно ударить на Шанхай, а оттуда на столицу Китая — Нанкин, чтобы заставить китайское правительство принять все условия японцев. Условия же эти были таковы, что они превращали весь Китай в вотчину японских капиталистов.

Японские генералы считали, что на покорение Северного Китая понадобится 4—6 дивизий. Так рассудили японские генералы. Но иначе рассудил китайский народ, поднявшийся, как один, на защиту своей родины.

Несмотря на то, что японцы давно готовились к разбойничьей войне и что военная техника у них много лучше, чем у китайцев, китайский народ не только не сдался и не подчинился, а наоборот, все шире развертывает борьбу против чужеземных насильников. Японцам пришлось бросить на фронты Северного Китая не 4—6 дивизий, как они предполагали, а целых 26 дивизий. О сопротивлении Китая можно судить также и по тому факту, что японская армия, действующая в Китае, теряет в среднем ежедневно около 2.100 человек.

Сопротивление китайского народа нарастает. Раньше китайские войска придерживались преимущественно оборонительной тактики. А сейчас они все чаще и чаще переходят в контрнаступление, используя в то же время методы партизанской войны.

Широко развернулось движение партизан, действующих в тылу у японцев и пользующихся полной поддержкой всего населения. К партизанским методам войны прибегают и регулярные части китайской армии; они заходят японцам в тыл, разрушают железные дороги, нарушают связь японских войск с их базами снабжения.

Особую роль в применении партизанских методов войны сыграла 8-я народно-революционная армия, руководимая коммунистом Чжу Дэ. Эта армия первая показала, как можно и нужно бить японцев.

В начале войны японцы наступали тремя колоннами вдоль железных дорог Тяньцзинь-Пукоуской, Бейпин-Ханькоуской и Бейпин-Суйюаньской. Но вскоре стало ясно, что японцы не могут распространить свою власть дальше районов железных дорог. Удары, которые партизаны наносили японским войскам, заставили японских генералов задуматься. Генералы поняли,

что проникать в глубь страны узкими колоннами и опасно и невыгодно. Все эти отдельные группы войск оказались разобщенными, оторванными друг от друга.

Японское командование стало стремиться к тому, чтобы создать сплошной фронт, сплошной барьер против китайских войск. Но тут возникла другая трудность: фронт растянулся на 3.000 километров, а в тылу все равно не прекратились действия партизан.

Не так давно японцы сделали попытку перейти в новое наступление и соединить оба фронта: северный и центральный. Однако этот план не удался. Китайские войска перешли в контрнаступление и нанесли японцам (под Тайэрчауном) жестокое поражение: две дивизии японских войск были разгромлены, японцы потеряли 20 тысяч человек убитыми и ранеными, китайцы захватили большую военную добычу: 20 тысяч винтовок, 931 пулемет, 144 полевых орудия и др.

Япония спешно перебросила на фронт дополнительные части, но и новое наступление натолкнулось на упорное сопротивление китайских войск. В настоящее время на шаньдунском фронте идут большие бои. Усилились также бои на южном участке Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги.

За 10 месяцев войны китайская армия успела лучше вооружиться, укрепиться. Она лучше организована, имеет единое командование.

Борьба еще впереди. Японские захватчики не захотят примириться с понесенными поражениями и наверняка бросят новые войска на фронт. Но японским войскам не победить!

Английские империалисты, видя, что японским захватчикам туго, уже пытаются оказать Японии денежную помощь. Это не спасет японцев, а только затянет войну. А чем дальше тянется война, тем труднее становится внутреннее положение в Японии. Казна японская пуста. Задолженность Японии достигла 20 миллиардов иен (100 иен — 153 рубля). Японское крестьянство разорено, рабочие получают нищенскую заработную плату. В народе растет недовольство.

Китай несет большие жертвы. Японские захватчики разоряют, уничтожают китайские города, убивают мирное население, грабят его (в одном Нанкине было убито 42 тысячи мирных жителей). Но китайский народ знает, за что он борется. Он борется против чужеземных насильников, против гнета империалистов.

Крепнет в Китае единый антиамериканский национальный фронт. Поднялся 400-миллионный народ-гигант. Народ, который борется за свою свободу и независимость непобедим.

Я. Немданов.

Показывают образцы в работе

Готовясь достойно встретить день выборов в Верховный Совет РСФСР, рабочие Тайгинской дистанции пути дают высокую производительность труда.

Кузнецы тт. Звидрин, Симонов, Комаров, Ратцев и Власов систематически перевыполняют производственные задания на 250-330 процентов. Перевыполняют нормы и молотобойцы тт. Горенко, Козлов, Ильин и другие. Слесари тт. Жилин и Харитонов на изготовлении домкратов производительность тру-

да повысили на 270 проц.

Путевые обходчики тт. Афанасьев, Филимонов, Балуев, Арестов, Лебедев и другие в образцовом состоянии содержат закрепленные за ними километры путей. Лучшие бригадиры тт. Воронов, Манякин, Карнаухов со своими бригадами добились быстрого и высококачественного ремонта пути.

Прокофьев,

пред. МК Тайгинской дистанции пути.

ЗАДЕРЖИВАЮТ ВАГОНЫ С ПОСЕВНЫМ ГРУЗОМ

11 мая из Тайги со сборным поездом следовало шесть вагонов семенной пшеницы на ст. Ижморская. По неизвестной причине эти вагоны были отцеплены на ст. Яя.

В Ижморской в это время ожидали прибытия семенной пшеницы около 50 подвод мобилизованных для быстрой разгрузки. Как видно руководителей Тайгинского отде-

ления не беспокоит, что по вине их срывается сев в Ижморском районе.

Начальник отделения должен принять все меры к тому, чтобы не допускать нарушения приказа НКПС и вагоны с посевными грузами доставлять немедленно к месту назначения.

Миронов,

начальник станции Ижморская.

ПРЕСТУПНОЕ РАЗГИЛЬДЯЙСТВО

Дежурный по блок-посту Хопкино Гапеев и стрелочник Тимченко халатно относятся к своим служебным обязанностям.

5 мая на второй путь блок-поста Хопкино был принят поезд № 914, задние вагоны которого загорелись при проходе на четвертый путь. Стрелочник Тимченко не проверил и не доложил об этом дежурному, Гапеев же понадеялся на Тимченко и дала прибытие станции Яшкино для отправления поезда № 2. Через некоторое время выяснилось, что поезд № 2 принимался на занятый путь.

У этих агентов блок-поста нет чувства ответственности за работу на транспорте. Стрелочник Тимченко систематически спит на дежурстве. Его стрелка всегда грязная и неисправная.

На все эти безобразия начальник блок-поста Бурцева не реагирует. Случай принятия поезда на занятый путь даже не был обсужден среди работников транспорта. Неудивительно, что многие об этом даже и не знают.

Л. Сапогов,

председатель месткома блок-поста Хопкино.

НЕТ БОРЬБЫ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

На околотках 6-й дистанции пути состояние путевого хозяйства не обеспечивает полную безопасность движения поездов при установленной участковой скорости.

Дистанция пути в этом году получила часть новых рельс и почти все их уложила. Для переброски старых годных рельс для дистанции требуется паровоз и платформы. Несмотря на ряд распоряжений начальника Томской дороги о выдаче паровоза и платформ для переброски сменившихся рельс, зам. начальника Тайгинского отделения Попыванов в течение апреля не выдал ни паровоза и ни одной платформы. Дистанция ежедневно высылает рабочих на перегон для погрузки рельс. Рабочие днями просиживают без дела в ожидании поезда для погрузки рельс и отправки их на ветку балластного карьера, на места замены дефектных рельс.

На территории 6-й дистанции пути откывается балластный карьер с большими залежами балластного запаса. Карьер застроен НКПС и все строительные работы должны быть закончены к 1 июня 1938 года. Однако строительство проводится очень медленно, из 23 километров проводимой ветки на сегодняшний день сделана только на 3 километра насыпь.

Последствия вредительства в путевом хозяйстве ликвидируются слабо. На 7 околотке путевые обходчики Иванов и Маркин содержат свои участки в безобразном состоянии, и на это никто не обращает внимания. Со стахановцами на дистанции не работают. Руководство дистанции (начальник Яковлев) бытовыми условиями рабочих не интересуется. На 9 околотке путевые рабочие не имеют бани, не хватает жилых квартир для рабочих.

Спицин,

группарторг Анжерской дистанции пути.

Работа отделения за 11 мая 1938 г.

План погрузки выполнен на 67%
План погрузки угля выпол. на 89,9%
Станции грузили так:

	Задание выполнено на:
Анжерская (нач. Селиверстов)	89,4%
Судженка (нач. Шевцов)	93,1%
Яя (нач. Коваль)	74,5%
Томск II (нач. Полуднев)	36,8%
Тайга (нач. Карпов)	26,3%
Яшкино (нач. Почечуев)	114,8%

Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 33%.
Проследовало поездов по расписанию 4,1%.
Участковая скорость выполнена на 13,8 км.
Сведения о движении поездов даны за 10 мая.

Путевые обходчики без петард

На 2-ом отделении 6 околотка Тайгинской дистанции пути нет петард. Путевые обходчики при себе имеют только по две петарды вместо 12.

В кладовых дистанции пути петарды есть, но бригадир отделения Сидоров не проявляет заботы о получении их.

Г. А. Демин,

старший путевой обходчик Тайгинской дистанции пути.

Ответственный редактор
П. ПЛЕНИН.