

# ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 97 (805)

22 сентября 1938 года, четверг.

Цена 8 коп.

## Добиться слаженной и дружной работы

Машинисты-кривоносцы являются и являются одной из центральных фигур транспорта, они с каждым днем опрокидывают устаревшие нормы, смело на высоких скоростях водят тяжеловесные поезда, упорно ведут борьбу за внедрение кольцевой езды. До конца используя мощностные локомотивы, они добиваются его высоких показателей.

Стахановцы-кривоносцы депо Тайга вместе со всеми трудящимися Советского Союза готовятся достойно встретить 21-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции.

Вчера паровозники депо Тайга отметили 50-ти летний юбилей безотрывной работы на транспорте кривоносца — Федора Александровича Белякова, ныне значкиста „Ударника сталинского призыва“. За 38 лет езды паровозным машинистом т. Беляков Ф. А. не имел ни одного случая брака в работе. При советской власти за безаварийную работу он ежегодно получает наркомовскую премию.

В первую декаду сентября тов. Беляков Ф. А. при вождении пассажирских поездов, заданную норму технической скорости выполнил на 122 процента, при этом сэкономил топлива 3 тонны 763 килограмма.

Инициатор вождения тяжеловесных товарных поездов коммунист, орденносец, один из молодых машинистов тов. Коровин М. и его напарник т. Львов И. со своими организованными комплексными паровозно-поездными бригадами (на паровозе № 708-77 серии Эу) с успехом выполняют взятые обязательства, — дать 40 тысяч километров межпромывочного пробега. На сегодняшний день, перевыполняя техническую скорость их машина уже имеет пробег 24 тысячи километров.

Этому замечательному, новому начинанию работы комплексных паровозно-поездных бригад до сего времени нет должной помощи, нет повседневного руководства со стороны командиров паровозного отделения и отделения движения. Вместо того, чтобы поддержать инициативу стахановцев, кривоносцев и помочь комплексным паровозно-поездным бригадам диспетчеры отделения движения, своей плохой регулировкой задерживают поезда комплексной бригады машиниста т. Коровина на перегонах Тайга—Марининск и других машинистов.

О безобразных фактах задержки поездов диспетчерами, знает хорошо начальник отделения движения т. Русаков. Начальник паровозного отделения т. Прудни-

ков, также знают, что диспетчерский коллектив паровозников слабо ведет борьбу за ускорение оборота, но ни тот ни другой не проявляют большевицкого стремления в оказании практической помощи кривоносцам—паровозным машинистам.

Среди паровозников есть машинисты, которые продолжают допускать аварийность, браки в пути следования и случаи нарушения трудовой дисциплины. Машинист паровоза № 20 2084 Зайцев Михаил, как система имеет браки в работе. В сентябре им допущено две растяжки поездов на перегонах, чем были выбиты из графика целый ряд поездов. Машинист Чистяков также допустил растяжку поезда. Машинист Абросимов пьянствует, не является по вызову на паровоз и этим сорвал работу комплексной бригады паровоза № 20-2090. Все эти машинисты до сего времени товарищеским судом среди паровозников не обсуждались. Руководство паровозного депо ограничивается лишь наложением на них дисциплинарных взысканий.

На Тайгинском отделении недостаточно серьезно подошли к вопросу организации кольцевой езды. Руководство паровозного отделения успокоилось тем, что издали приказ по отделению и по депо с перечислением паровозов, которые должны работать по кольцевому графику. А повседневным руководством, организацией движения, вагонников, паровозников и путейцев для слаженной их работы по существу не занимались. Они забыли, что кольцевая езда—решающее средство полезной работы паровоза.

Есть замечательные машинисты кольцевики, как например, машинист-кривоносец Коронатов Ф. строго выполняет кольцевой график оборота, перевыполняет техническую скорость и давший в первую декаду сентября 5 с лишним тонн экономии топлива, машинисты тт. Дудченко, Шевкунов, А. Архипов и другие.

Задача состоит в том, чтобы командиры, политработники, партийные и профсоюзные организации всех служб на Тайгинском отделении возглавили и шире развернули начавшееся предоктябрьское социалистическое соревнование и стахановское движение среди паровозников.

Паровозники, движенцы, вагонники, путейцы и связисты должны учесть, что для полного успеха в работе Тайгинского отделения необходима слаженность, дружная и четкая работа, как этого требует от нас сталинский нарком Л. М. Каганович.

## Предоктябрьское соревнование

### Сокращают простой вагонов

В развернувшимся предоктябрьском соревновании грузчики товарного двора станции Тайга добиваются высокой производительности труда.

Грузчик т. Пилушин В. работает на приеме и выдаче грузов систематически выполняет нормы на 200 процентов. Грузчик т. Горковцев выполняет две нормы в смену. Грузчик т. Петроченко был одним из отстающих среди всего коллектива грузчиков, из месяца в месяц не выполнял программу. После того как ему помогли,

рассказали как нужно работать т. Петроченко стал показывать образцы в работе. Сейчас он выполняет свои нормы на 150-180 процентов.

По стахановски работает весовщик-комсомолец т. Меркулов А., во время своего дежурства он добивается сокращения простоя вагонов и подачи всех вагонов под выгрузку.

**Корчуганов С.,**  
пом. зав. товарного двора ст. Тайга.

### Отличные километры пути

Готовясь к 21-й годовщине Великого Октября стахановцы 5-го околотка Тайгинской дистанции пути добиваются новых производственных показателей в работе.

Путевые обходчики тт. Кошкар, Соломин Г., Савиних А. и другие привели прикрепленные им участки пути в образцовые на околотке.

Старший рабочий Николаев Я. на путевых работах выполняет по полторы нормы. Слесарь Ерасов П. работая в путевой мастерской на ремонте шаблонов выполняет нормы на 150 процентов.

**Галайда В.**

### Стахановская работа плотников

В Тайгинском вагонном депо высокой производительности труда добиваются плотники на строительстве будки осмотра маршрутного вагонного парка и по ремонту цехов депо.

Старший плотник т. Карпов работая бригадиром показывает образцы в работе, систематически перевыполняет нормы выработки. Он довел свою месячную производительность труда до 200 процентов.

Плотники бригады т. Карпова тт. Ворончихин и Дьяков дают высокие показатели в работе. Они вырабатывают в смену по две нормы каждый.

**Брынза А.,**  
техник-строитель вагонного депо.

## НАВСТРЕЧУ XXI-й ГОДОВЩИНЕ ОКТЯБРЯ

Стахановцы станции Яя двадцать первую годовщину Великого Октября готовят — встретить новыми производственными успехами.

Составители т. Порошин Н. Рогатов И. и Зубарев П. формируют составы за 20-30 минут, выполняют нормы на 130-140 процентов каждый.

Сцепщики тт. Шопин, Суржанский, Белов и Рогов А. повысили свою производительность труда до 140 процентов.

Хорошие образцы в работе показывают маневровые машинисты тт. Тюркин И., Иванов и Попов, они быстро и без браков производят формирование составов, свой паровоз содержат в чистоте и технической исправности.

Стрелочники тт. Урюпов, Долганов, Сивола, Ревякин, Путан и другие привели свое стрелочное хозяйство в образцовое состояние.

**Андреев,**  
нач. станции Яя.

## Когда же будет работать цеховой комитет

Нарком Лазарь Моисеевич Каганович в приказе № 231/ц особое внимание уделяет развертыванию политической и воспитательной работы по укреплению дисциплины на транспорте (борьба с прогулами, опозданиями) не допуская массовых взысканий, но в тоже время применяя строгие меры по отношению к злым нарушителям трудовой дисциплины.

Как же выполняется приказ наркома в колесных мастерских станции Тайга? Надо прямо сказать, что партийная и профсоюзная организации колесных мастерских не занимаются вопросами политико-массовой работы и укреплении трудовой дисциплины в цехах.

Достаточно привести несколько фактов. Председатель цехового комитета т. Карпов А. с апреля месяца собирается провести профсоюзное собрание с рабочими мастерских, но никак не найдет время. На протяжении пяти месяцев Карпов не провел ни одного заседания цехового комитета.

В результате безответственного отношения со стороны цехпарторга т. Волосновой и председателя цехкома т. Карпова работа общественных организаций (МОПР, ОСО, РОКК) замерла. Общественно товарищеский суд в мастерских до сего времени не организован.

Отсутствие политико-массовой работы в цехах не могло не сказаться на нарушении трудовой дисциплины в колесных мастерских. В сентябре бывший слесарь Вахмянин 4 дня подряд не выходил на работу, пьянствовал. Начальник колесных мастерских сместил Вахмянина в рабочие, но нерадивый цехком не счит нужным созвать цеховое собрание и обсудить нарушителя трудовой дисциплины. Цехком остался и по ныне стоять в стороне от массовой работы.

Спрашивается, до каких пор будет бездействовать пред. цехкома Карпов, и знает ли об этом председатель местного комитета вагонного участка т. Попова?

**Медянник.**

## ЛЮДИ ТРАНСПОРТА

# Пятьдесят лет безаварийной работы

**ТОВ. БЕЛЯКОВ Ф. А.  
НАГРАЖДЕН ЦЕННЫМИ ПОДАРКАМИ**

Отмечая пятидесятилетний юбилей безаварийной работы на железнодорожном транспорте машиниста тов. Белякова Федора Александровича, руководство Томской дороги высоко оценило его долготелый труд, производственную инициативу и стахановско-кривосовскую работу на транспорте. Тов. Беляков Ф. А. награжден ценными подарками. Ему выдана денежная премия в сумме одной тысячи рублей, путевка на курорт в Кисловодск и предоставлен дополнительный месячный отпуск.

С 15 лет Федор Александрович начал свою трудовую жизнь в конторе Уфимского паровозо-ремонтного завода. Был рассыльным, затем его перевели в цех, работал на станках по обработке металлов. Однако эта работа не удовлетворяла Федора — было желание, чтобы то ни стало попасть на паровоз, но для этого, в то время требовалось окончить железнодорожное техническое училище или иметь шестилетний стаж слесаря на капитальном ремонте паровозов. Федор добивается перевода на слесарную работу, настойчиво осваивает квалификацию слесаря и через пять с половиной лет получает право работать на паровозе. Начиная с 1894 года он помощник паровозного машиниста, а с 1900 года до настоящих дней — 38 лет машинист. Работал в депо Барабинск, Зима, Нудинск и вот уже двадцать шестой год в депо Тайга. Водил товарные, пассажирские почтовые и курьерские поезда. В настоящее время водит пассажирские поезда по Томской ветке.

Проработав на паровозе 44 года, а всего на транспорте 50 лет т. Беляков за все это время не имел браков в работе, аварий, крушений и случаев нарушения Правил технической эксплуатации.

— Я говорит т. Беляков, — вспоминаю два, три брака, которые произошли не по вине паровозной бригады.

В 1913 году т. Беляков вел поезд на перегоне Тутальская—Юрга I, произошел обрыв, оказывается был изношен упряжной крюк. Аналогичный случай с поездами имел место в 1914 году на перегоне Ижморская—Иверка и в 1923 году на ст. Сокур.

Безаварийной работы т. Беляков добился благодаря исключительной бдительности. Он не раз предотвращал аварии и крушения. В апреле 1938 года следуя с пассажирским поездом на ст. Томск II его пытались принять на занятый путь. Только благодаря быстро принятым мерам со стороны т. Белякова, поезд был остановлен в 50 метрах от препятствия, и неизбежная, крупная авария была предотвращена.

## Учит культурной работе

В 1931 году я поступил работать на железнодорожный транспорт грузчиком угля на эстакаду ст. Тайга. Через год меня перевели кочегаром на паровоз к старшему машинисту Федору Александровичу Белякову. С ним я работаю больше трех лет.

Тов. Беляков постоянно говорил бригаде, что только тщательный уход за паровозом может обеспечить нормальную и четкую его работу в пути. Каждая деталь паровоза должна быть под неослабным наблюдением паровозной бригады.

В этом отношении он сам показывал нам очень хорошие примеры. Его всегда можно видеть около своей машины любов-

Инициатор кривосовских методов работы т. Беляков Ф. А. на высоких скоростях водит поезда, перевыполняя техническую скорость и экономит топливо. В отдельные месяцы прошлого года у него экономия угля доходила до 13 тонн. За август 1938 года т. Беляков сэкономил 8 тонн угля. Первым из машинистов депо Тайга на перегоне Тайга — Томск II начал водить пассажирский поезд № 48 одним паровозом. Паровоз Су № 204-66, на котором ездит т. Беляков всегда технически исправный, имеет культурный вид.

За отличную и безаварийную работу на транспорте т. Беляков из года в год получает наркомовскую премию. В 1932 году награжден именными часами, в 1935 году значком «Ударнику сталинского призыва» и значком за прекрасное овладение техникой. С особой радостью т. Беляков вспоминает свою поездку с поездом героев челюскинцев — это самый замечательный день в моей жизни — говорит он. Поезд с челюскинцами был проведен отлично, оказанное мне доверие я оправдал.

Работая сам честно и хорошо требовательный к себе т. Беляков требует хорошей работы и от своей бригады, оказывает помощь, передает свои знания и опыт накопленный долготелым трудом. Он научил работать машинистами больше 20 человек. В числе их машинисты тт. Крючков С., Метленкин, Беляков С. и другие сейчас не плохо работающие в депо Тайга.

Вчера т. Белякову Ф. А. исполнилось 65 лет, но он еще и не думает оставлять родной транспорт, свою работу на паровозе.

— В 1936 году, — рассказывает т. Беляков, — меня перевели на пенсию, пробыл месяц, не вытерпел, скучно, снова вернулся на паровоз и решил работать пока есть силы на пользу нашей социалистической родины.

Общественность Тайгинского узла, отмечая 50 летний юбилей безаварийной работы Федора Александровича выносит ему горячее пожелание, долгой и плодотворной работы на транспорте.

**В. Мальцев.**

но осматривающего каждую деталь сложного механизма. При чем, отправляясь с поездом т. Беляков еще и еще раз осматривает паровоз, обращая особое внимание на состояние автотормозов.

За три года работы с тов. Беляковым я практически освоил паровоз, с помощью его окончил курсы и получил право работать помощником машиниста. Сейчас т. Беляков готовит меня для сдачи испытаний на паровозного машиниста, помогая мне осваивать технику управления паровозом.

**М. Г. Тетерин,**

пом. машиниста паровоза Су № 204-66.

## Помог мне овладеть машиной

Впервые с Федором Александровичем Беляковым я встретился 26 лет тому назад. В то время он работал машинистом товарно-пассажирских поездов, а я слесарем в ремонтном цехе депо.

Имея большое стремление работать на паровозе я настойчиво добивался, чтобы меня перевели в помощники машиниста. Вскоре моя просьба была удовлетворена и я попал на паровоз, машинистом которого был т. Беляков.

Многому научил меня Федор Александрович. Он прививал мне навыки правильного ухода за паровозом, знакомил меня с профилем пути.

В то время трудно было приобрести специальную техническую литературу для изучения локомотивов. Поэтому приходилось овладевать этой сложной машиной практически. Здесь мне большую помощь оказал опытный машинист Ф. А. Беляков. Он передавал все свои знания накопленные в практической работе.

Особенно трудно мне давался парораспределительный механизм паровоза и толь-

ко с помощью т. Белякова я хорошо овладел им.

Среди паровозных бригад и рабочих депо Федор Александрович пользуется вполне заслуженным авторитетом. Рабочие уважают его за товарищеское отношение и стремление передать свои знания другим.

Будучи уже машинистом мне не раз приходилось обращаться за помощью к т. Белякову. На пассажирском паровозе «Су» № 203-24 было плохое парообразование, я пригласил осмотреть паровоз т. Белякова, после тщательной проверки он посоветовал мне расточить внутренность конуса чтобы сделать правильное направление струи. Я последовал его совету и после этого паровоз стал работать вполне нормально. Больше 20 лет я работаю паровозным машинистом, все свои знания по примеру т. Белякова я стараюсь передавать молодым паровозным кадрам.

**С. П. Крючков,**  
машинист паровоза Су № 203-24 депо Тайга.

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

### Тщательно изучим историю большевистской партии

В цехах Тайгинского паровозного депо прошли читки передовых статей газеты «Правда» за 9 и 10 сентября — «Глубоко изучать историю партии Ленина — Сталина» и «Большевистская идейность и организованность».

— Новый учебник, — говорит бригадир автоматного цеха т. Вержбицкий, — необходим каждому партийному и не партийному большевику. Этот учебник даст нам возможность глубоко изучить славную историю борьбы и побед нашей любимой большевистской пар-

тии.

В своем выступлении т. Дмитриев сказал, что, — все рабочее, коммунисты и беспартийные — изъявляют желание тщательно изучить историю родной и близкой нам большевистской партии.

Вчера, в одном только промывочном цехе депо записалось в кружок по изучению краткого курса истории ВКП(б) 26 беспартийных рабочих.

**Шманов,**  
парторг промывочного цеха депо Тайга.

### Готовимся к изучению краткого курса истории ВКП(б)

По всем цехам и учреждениям Тайгинского узла с огромным интересом и воодушевлением проходят читки материалов публикуемых в печати, о выпуске нового учебника по истории ВКП(б).

В школе паровозных машинистов все группы приступили к ознакомлению с материалом краткого курса по истории ВКП(б). Учащиеся с большим интересом читают первые главы истории. Все курсанты благодарят ЦК ВКП(б) и тов. Сталина за создание такого замечательного учебника.

В цехах вагонного участка и паровозного депо проходят читки материалов по выпуску краткого курса истории ВКП(б).

19 сентября школа комсомольского актива узла прослушала лекцию о выпуске сталинского учебника. Слушатели школы приветствуют выпуск этого замечательного учебника по истории ВКП(б), который дает все необходимые материалы, для повышения идейно-политического уровня каждого партийного и не партийного большевика.

**Рябчук,**  
секретарь узлового комитета ВЛКСМ.

### Приветствуем издание краткого курса истории ВКП(б)

Выпущенный в свет краткий курс истории ВКП(б), одобренный Центральным Комитетом партии, рабочие 5 Тайгинской дистанции пути встретили с огромным воодушевлением.

На рабочих собраниях и в беседах после читок передовых статей газеты «Правда» рабочие в своих выступлениях изъявляют желание подробно изучать историю партии, поднять свой идейно-политический уровень, овладеть большевизмом.

— Сталинский учебник, — говорит т. Кондаков, — научит нас хорошо распознавать врагов народа и еще выше поднимет нашу большевистскую бдительность.

Рабочие 4 околотка пути и машинно-ремонтной колонны в своем постановлении пишут, — Мы беспартийные большевики приветствуем издание краткого курса истории ВКП(б), и желаем глубоко изучить историю большевистской партии, для этой цели мы просим партком организовать для нас политкружок и обеспечить его опытным пропагандистом для проведения занятий».

**Зубов,**  
заместитель начальника 5 дистанции пути по политической части.

## На совещании командиров и стахановцев 5-й дистанции пути

На проходившем 19 сентября совещании командно-политического состава и стахановцев тайгинской дистанции пути по вопросу подготовки к зиме и проверки выполнения приказов № 79/ц и 231/ц наркома Л. М. Кагановича, было вскрыто ряд фактов безответственного отношения к своим обязанностям отдельных бригадиров и дорожных мастеров дистанции пути.

17 сентября дорожный мастер по газ-виту путей ст. Тайга Федоров, производил смену стрелочного перевода без ограждения сигналами. Бригадир 6-го околотка Лебедев не оградив путь сигналами производил смену накладок. Таких фактов грубого нарушения Правил технической эксплуатации на дистанции можно привести десятки.

Приказ № 79/ц на Тайгинской дистанции игнорируется, как правило, декадные планы работ не составляются. Кто, что вздумает, тот, то и делает.

Недопустимое явление, когда отдельные бригады дистанции пути не проверяя выполнения работ, сами являются главными виновниками. Бригадир 1-го околотка Бушманов поручил старшему рабочему Рудову производить исправление стыков, а сам их работу не проверил, в результате ремонт был произведен плохо, были допущены перекосы пути до 18 мм.

Дорожный мастер 5-го околотка Пономаренко окончательно развалил трудовую дисциплину на околотке. Планерные совещания с рабочими околотка Пономаренко не проводит. — Рабочие не знают, кто в бригаде стахановцы и кто ударники, — говорит бригадир т. Нагорнов. Пономаренко довел свой околоток до аварийного состояния. Не в лучшем состоянии у него и стрелочное хозяйство.

Путевые обходчики на дистанции предоставлены сами себе, их работу никто не контролирует и не проверяет. Путевой обходчик 3-го околотка Балдеев отсутствовал своего спарщика на 4 дня в лес бить ке-

ровые шишки, в течение этого времени путь оставался без надзора.

Путевой обходчик 2-го околотка Севостьянов содержит свой обход в безобразном состоянии, он неоднократно выходил на работу в пьяном виде. Бракоделы, пьяницы и нарушители трудовой дисциплины на околотках и по ныне остаются безнаказанными.

Плохо обстоит дело с ремонтом рабочих квартир. На 1 и 3 околотке к ремонту квартир еще не приступали.

На 4-м околотке приступили к ремонту конного двора, но до сего времени работы не финансируются.

Политико-массовая и воспитательная работа на околотках проводится слабо. Партийная, комсомольская и профсоюзная организации дистанции проявляют в этом полнейшую бездеятельность. На дистанции учеба со стахановцами и ударниками не организована. Местный комитет дистанции пути (председатель Прокофьев) занимается только сбором членских взносов. Учет стахановцев отсутствует, нет показа лучших людей. Стенгазеты на околотках выпускаются от случая к случаю. Товарищеские суды на околотках не организованы.

На дистанции есть не мало стахановцев показывающих образцы в работе, как например путевые обходчики тт. Прасоров, Куминов, бригадир Манякин и ряд других, но их никто не замечает. Стахановцы не поощряются. Есть случаи, когда не выплачивают вознаграждение за обнаруженные лопнувшие рельсы. Путевому обходчику Прасорову до сего времени не оплатили за шесть обнаруженных лопнувших рельсов.

Совещание наметило ряд мероприятий по изжитию вскрытых недостатков и по выполнению боевых приказов № 79/ц и 231/ц сталинского наркома Л. М. Кагановича.

Демидов.

## 20 ЛЕТ РАБОТЫ НА ТРАНСПОРТЕ

(Из приказа начальника Томской ж. д. т. Петрова)

Старший стрелочник ст. Тайга тов. Баранович Аким Федорович — проработал на ст. Тайга непрерывно 20 лет. Он своим добросовестным отношением к делу показывает стахановские образцы в работе. За период 20 летней работы он не имел ни одного брака и нарушений ПТЭ. Тов. Баранович является застрельщиком воспитания молодых кадров, им подготовлены работники тт. Васильев, Терещенко и другие, которые в данное время являются стахановцами и также показывают образцы в

работе.

Тов. Баранович активно ведет борьбу с нарушениями трудовой дисциплины и бракоделами. За свою стахановскую работу т. Баранович награжден значком „Ударнику сталинского призыва“.

15 сентября с. г. т. Барановичу исполняется 50 лет. Отмечая его пятидесятилетие и 20 летнюю стахановскую работу на транспорте, начальник Томской дороги вынес тов. Барановичу благодарность и премировал его патефоном.

## НЕ ГОТОВЯТСЯ К СНЕГОБОРЬБЕ

Подготовка путейского хозяйства к зиме — ответственная задача. Товарищ Л. М. Каганович в приказах № 244/ц и 231/ц потребовал от службы пути большевистской мобилизации всех сил, всех возможностей на образцовую подготовку к предстоящей зиме.

Многочисленные факты свидетельствуют о том, что на Тайгинской дистанции пути безобразно плохо идет подготовка к зиме.

Взять такой важнейший вопрос, как подготовка к снегоборьбе. На 5 околотке имеется в наличии только 15 снеговых

коробов, а их требуется 150. До сих пор не начат ремонт и подготовка помещений. Стекла в бараках все биты, двери не отеплены, печи не исправные. Постельных принадлежностей для рабочих по снегоборьбе также нет.

На дистанции не производится ремонт снеговых заборов. Это безобразнейшее положение техники Марков, которому поручена подготовка к снегоборьбе, объясняет отсутствием гвоздей и других материалов. Мастер 5 околотка Пономаренко по этим вопросам также ничего не делает.

Галайда.

## ПРИЗВАТЬ К ПОРЯДКУ ДЕЗОРГАНИЗАТОРОВ И ПЬЯНИЦ

Станция Яя одна из крупных лесопромышленных станций Тайгинского отделения, до сего времени продолжает работать крайне плохо. План погрузки леса на станции из месяца в месяц не выполняется. Причины плохой работы станции Яя кроются в отсутствии трудовой дисциплины, не только среди коллектива рабочих, но и среди самих командиров.

15 сентября на станции проводилось общее собрание рабочих на котором был зачитан приказ 268/ц наркома Л. М. Кагановича. Заместитель начальника станции Братухин и дежурный по станции Урюпов не посчитали нужным явиться на

это собрание. Они организовали пьянку, после которой Урюпов зашел в буфет станции и стал бить посуду.

По примеру своих командиров на ст. Яя занимаются пьянкой весовщик Белов и стрелочник Сидоров. Причем, Сидоров дезорганизует работу стрелочников, зачастую опаздывает на работу, не однократно нарушал Правила технической эксплуатации.

Начальник отделения т. Русаков должен призвать к порядку дезорганизаторов и нарушителей трудовой дисциплины, срывающих работу станции Яя.

Т.

## Памяти 26 бакинских комиссаров

...Это было в ночь на 20 сентября 1918 года. В далеких песках Закаспия, в пустынной, безлюдной местности, на 207-й версте, между станциями „Перевал“ и „Ахча-Куйма“ зверски были замучены 26 бакинских комиссаров: Степан Шаумян, Алеша Джалалидзе, Мешади Азизбеков, Вания Фиолетов, Григорий Корганов, Павел Зевин и другие.

Это кошмарное убийство совершили палачи трудящихся, — меньшевики и эсеры под главенством представителя английского империализма капитана Тиг-Джонса.

Расстрел 26 любимых сынов бакинского пролетариата был лишь звеном в огромной цепи чудовищных преступлений, которые совершали все контрреволюционные силы страны совместно с интервентами крупнейших капиталистических государств для того, чтобы в потоках крови и зареве восстаний, в смраде вредительства, диверсий и заговоров удушить молодую социалистическую страну. Уже тогда в один грязный клубок переплелись меньшевики, эсеры, калеты, белогвардейские генералы, капиталисты, кулаки, помещики, интервенты, Иуда-Троцкий, Бухарин и их гнусное охвостье.

Предатели трудящихся — грузинские меньшевики, азербайджанские мусаватисты и армянские дашнаки, маскируясь лозунгами «национального самоопределения», заключили союз с германо-турецким, а затем с английским империализмом, отторгли Закавказье от Советской России.

В марте 1918 года после ожесточенных

боев с буржуазными националистами — мусаватистами вся полнота власти в Баку перешла к советам. Бакинский Совнарком возглавлял старый большевик, ближайший соратник, ученик Ленина и Сталина — Степан Шаумян. Он одновременно был чрезвычайным комиссаром Советской России по делам Кавказа.

Город, отрезанный от Советской России, переживал тяжелые дни. Свирепствовал острый продовольственный кризис. Со всех сторон надвигались вражеские силы. Грузинское меньшевистское «правительство», расстрелявшее у станции Шахмор тысячи русских солдат, пропустило турецкие войска, чтобы с их помощью ликвидировать власть советов в Баку.

В самом Баку меньшевики, эсеры и дашнаки, связанные с англичанами, плели подлый заговор. Под предлогом «защиты города» от наступающих турецких войск они вели широкую агитацию за приглашение англичан в Баку.

Тов. Шаумян поддерживал постоянную связь с находившимся тогда в Царицыне товарищем Сталиным и вел работу под его непосредственным руководством.

Узнав о предательских попытках эсеров и меньшевиков открыть ворота Баку англичанам, товарищ Сталин в июле телеграфировал от имени Всероссийского ЦИК Бакинскому Совнаркому, требуя безоговорочного проведения в жизнь независимой международной политики и решительной борьбы с агентами иностранного капитала вплоть

до ареста членов соответствующих военных миссий».

Однако эсерам и меньшевикам удалось обмануть часть бакинских трудящихся, и 25 июля расширенное заседание Бакинского совета ничтожным большинством голосов постановило пригласить англичан.

Бакинские большевики во главе с Шаумяном и Джалалидзе решительно выступили против этого и, оставшись в меньшинстве, сняли с себя полномочия.

Ленин, узнав о непримиримости бакинских большевиков, 29 июля 1918 года на заседании ВЦИК говорил, что они «сделали шаг, единственно достойный социалистов не на словах, а на деле».

В Баку установилась власть эсеров, меньшевиков, дашнаков и реакционного офицерства под названием «Диктатуры Центрокаспия». Большевистские части дважды пытались эвакуироваться в Советскую Россию, но их настигли военные суда Центрокаспия и заставили вернуться. Около сорока большевистских руководителей было арестовано.

Тем временем турки подступили к Баку. Они ворвались в город и организовали резню. Отряд англичан первым бежал из города.

Во время эвакуации Баку тов. Микоян, который был тогда одним из активнейших деятелей большевистской организации Баку, сумел добиться освобождения арестованных большевиков во главе с тов. Шаумяном. Они были погружены на пароход „Туркмен“. Но рукой кровавых предателей пароход был направлен не в советскую Астрахань, а по ту сторону Каспия — в Красноводск, где хозяйничали англичане и эсеровское «правительство» во главе с палачем Фунтиковым. И как только пароход прибыл в Красноводск, эсеровские власти совместно с представителем ан-

глийской военной миссии капитаном Тиг-Джонсом арестовали бакинских комиссаров.

В ночь с 19 на 20 сентября 26 арестованных под предлогом отправки в другой город были выведены из тюрьмы и посажены в вагон. Поезд остановился на 207-й версте, где и свершилось чудовищное преступление. 26 мучеников погибли. Но они умирали с победным возгласом: «Да здравствует коммунизм!»

Сердца трудящихся нашей страны и пролетариата всего мира исполнены глубочайшей любви к славным героям — 26 бакинским комиссарам и острейшей ненависти к гнусным палачам, бешеным собакам кровавого империализма, оборвавшим жизнь пламенных революционеров.

Подлые агенты буржуазии в лице троцкистско-бухаринских, буржуазно-националистских выродков пытались в дальнейшем убийством лучших людей партии, лучших сынов народа добиться реставрации капитализма в СССР. Трудящиеся никогда не забудут злодейского убийства Кирова, преступного умерщвления Максима Горького, Куйбышева и Менжинского.

Как бы ни маскировались и ни изворачивались наймиты фашизма, лютые враги советского народа, их жалкие последыши будут разоблачаться и уничтожаться. Тому порукой — большевистское руководство партии Ленина — Сталина, ее Сталинского Центрального Комитета, руководство великого вождя народов товарища Сталина.

Память о трагедии, происшедшей 20 лет тому назад в пустынных песках Закаспия, всегда будет звать наш многонациональный советский народ на беспощадную борьбу со всеми врагами социализма до полного их уничтожения.

Дело, за которое погибли 26 бакинских комиссаров, победит во всем мире!

А. Налимов.



Жизнь и быт китайского народа. На снимке: рынок в одном из городов провинции Юннань.

(Союзфото).

## На фронтах Китая

Падение Сюйчжоу хотя и явилось потерей для китайской армии, тем не менее не привело даже к частичной деморализации китайских войск, сумевших отойти на новые позиции без значительных потерь.

После захвата Сюйчжоу, в борьбе за который японская армия потеряла не один десяток тысяч убитыми и ранеными, японское командование наметило очередной удар по так называемому Уханьскому району, состоящему из городов Ханькоу, Ханьян и Учан.

Военные действия в ханькоуском направлении начались в первых числах июня. С тех пор уже прошло свыше трех месяцев, а Ханькоу попрежнему крепко охраняется китайскими войсками. Под Ханькоу сосредоточена значительная часть действующих в Китае японских войск, и тем не менее попытки овладеть этим городом терпят постоянные неудачи.

Что способствует столь упорному сопротивлению китайской армии? Во-первых, хорошая организация обороны, во-вторых, заметное улучшение оперативно-тактических приемов китайской армии.

Военные действия в Китае к настоящему времени развиваются главным образом вдоль реки Янцзы. Примерно в конце прошлого месяца японское командование предприняло наступление на Ханькоу одновременно шестью колоннами. Главная масса войск ведет наступление вдоль южного и северного берегов Янцзы, при чем часть сил направлена в глубокий обход Ханькоу с юга через гор. Наньчан.

За последние дни японцы понесли тяжелое поражение в районе Жуйчана (южный берег Янцзы), где они пытались прорвать китайскую оборону. Если на южном берегу японцам удастся продвигаться вперед в день на 500—800 метров, то на северном берегу их продвижение еще более замедлится.

Нельзя упускать из виду, что японское командование ведет по китайским позициям сильный комбинированный огонь с воздуха, суши и реки, при чем последнее время японцы широко применяют отравляющие вещества нарывного действия.

В районе северо-восточнее Дзяня (южный берег Янцзы) японцы 7 сентября вели в продолжение многих часов артиллерийский обстрел химическими снарядами. И, несмотря на это, японская армия не только не в состоянии добиться решающего успеха, но даже терпит частичные поражения на отдельных участках фронта.

В Северном Китае военные действия развиваются главным образом в южной части провинции Шаньси у изгиба реки Хуанхэ. Здесь японские войска неоднократно пытались переправиться через реку и обрушиться на китайские части, расположенные на южном берегу р. Хуанхэ. Однако китайцы с прежней силой обороняют переправы, и японские попытки форсирования реки обычно кончаются тяжелыми для них потерями.

Представление о военной обстановке в Китае было бы не полным, если упустишь из виду партизанские действия в тылу японских оккупантов. Китайские партизаны выросли в такую мощную силу, которая ставит под угрозу все японские территориальные завоевания, особенно на севере. Провинция Хэбэй (Северный Китай) почти на половину принадлежит партизанам, отвовавшим ее у японских войск. Многочисленные выступления партизан в тылу японских войск приносят японцам крупные людские и материальные потери и создают японскому командованию серьезные затруднения.

Этим и объясняется то, что японское командование вынуждено солидную долю своих сил использовать в качестве карательных отрядов для борьбы с партизанами. Волна партизанского движения ширится с каждым днем. Часты случаи, когда японские войска, утром занявшие какой-либо населенный пункт, уже к вечеру подвергаются нападению партизан, успевших организовать за каких-нибудь 6—7 часов.

Затруднения на фронте в сочетании с огромным напряжением японского хозяйства, вызванным войной, приближают к краху японскую авантюру в Китае.

**А. Рамин.**

## ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

### НЕПРАВИЛЬНО РАСПРЕДЕЛЯЮТ ФОРМЕННОЕ ОБМУНДИРОВАНИЕ

Рабочему стахановцу 5 околотка 5 дистанции пути т. Сумму И. еще давно написано требование на получение шинели, но он ни как не может получить ее.

В тоже время шинели выдают менее нуждающимся. Не так давно бригадир 5

околотка Нагорнов имел совсем новую шинель получил вторую для своей жены.

Начальник дистанции пути должен обратить на это внимание и прекратить неправильную выдачу форменного обмундирования.

**Г.**

## ОБЕСПЕЧИТЬ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ

9 околоток 6 дистанции пути не обеспечен запасными частями необходимыми для ремонта пути. Нет накладок, болтов.

Рабочие несколько раз ставили этот вопрос перед начальником дистанции пути т. Яковлевым, который всегда отвечает: — «Накладки и болты будут высланы», но это остается лишь пустыми разговорами.

Произвести замену лопнувших накладок и негодных болтов абсолютно нечем. 16 сентября на протяжении трех км мною было обнаружено 30 лопнувших накладок и 35 срезанных болтов. Начальника дистанции пути т. Яковлева повидимому не беспокоит это положение.

**Д. Ваганов.**

## Два письма—о работе клуба

Хороший клуб у железнодорожников на ст. Тайга. Красивое здание привлекает к себе молодежь и взрослых рабочих. Но клуб не особенно привлекает посетителей своим внутренним содержанием.

В помещении уютно, клуб не оборудован. Ни какой культурно-массовой работы в нем не проводится. Кружки при клубе не работают. В клубе вечерами бывает очень много школьников, которые толкаются, шумят, мешают взрослым отдыхать. Приходится удивляться почему равнодушно на это смотрят руководители клуба и РайОНО.

Кино-картины в клубе демонстрируются безобразно плохо. 18 сентября шла картина «Катерина», звук был настолько плохой, что большинство зрителей были вынуждены уйти домой. Такое издевательство над зрителем ни чуть не беспокоит Райком союза железнодорожников. Давно пора бы ему привести клуб в порядок, сделать его местом культурного отдыха железнодорожников.

**Д. Н. Ваганов.**

Не так давно в клубе им. Ленина ст. Тайга проходило городское комсомольское собрание. Молодежь после собрания надеялась на то, что работники клуба организуют культурный отдых, но напрасно. Руководители клуба об этом даже и не подумали.

Тайгинский клуб не занимается культурным обслуживанием молодежи, стоит в

стороне от этих задач. Поэтому неудивительно, что среди тайгинской молодежи частую наблюдается пьянка и хулиганство.

Пора бы наконец работникам клуба понять, что культурное обслуживание рабочих является одним из форм и методов борьбы с некультурностью и воспитания молодежи в духе высокой социалистической культуры.

Молодежь Тайгинского узла требует от руководителей клуба решительного улучшения культурно-массовой работы тайгинского клуба.

**Аузин.**

## Шахматы и шашки

Линейный Совет спортобщества «Локомотив» разработал план организации шахматно-шашечной игры среди железнодорожников и их семей.

На самых маленьких станциях и разъездах Тайгинского отделения будут проведены шахматно-шашечные турниры, сеансы, которыми будут охвачены все любители шахмат и шашек. Для шахматистов и шашкистов — женщин будут также организованы специальные турниры и сеансы.

26 сентября в клубе им. Ленина в малом зале организуется узловой шахматно-шашечный турнир для железнодорожников и их семей. Победителю узлового турнира будет вручен приз им. XX летия Ленинско-Сталинского комсомола.

**В. Стефанов.**

Ответственный редактор  
**П. ПЛЕНИН.**

## Объявления

Редакция газеты «За большевистский транспорт» доводит до сведения всех своих подписчиков и уполномоченных по распространению печати, что с 1 октября с/г плата за подписку на газету «ЗВТ» устанавливается в размере: на 1 мес. — 80 к., на 3 мес. — 2 р. 40 к., на 6 мес. — 4 р. 80 к. и на 1 год — 9 р. 60 к. Цена отдельного номера — 8 копеек.

Редакция.

Женщины — записавшиеся на курсы дежурных по станциям, дежурных по вокзалу, билетных кассиров и операторов должны явиться 24 сентября в 2 часа дня в дом техники (лекционный зал) на занятия. С 20-го сентября начались занятия курсов: весовщиков, таксировщиков и коммерческих конторщиков.

**Агафонова,**  
зав. курсами.

## Работа отделения за 21 сентября 1938 г.

План погрузки выполнен на **81,1%**  
План погрузки угля выпол. на **103%**

### Станции грузили так:

|                              | Задание выполнено на: |
|------------------------------|-----------------------|
| Анжерская (нач. Селиверстов) | 104%                  |
| Судженка (нач. Шевцов)       | 88,5%                 |
| Яя (нач. Андреев)            | 74,8%                 |
| Томск II (нач. Полуднев)     | 34,5%                 |
| Тайга (нач. Дайнаков)        | 8%                    |
| Яшкино (нач. Почичуев)       | 26,6%                 |
| Черемошники (нач. Степанов)  | 79,8%                 |

### Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов **59,6%**.  
Проследовало поездов по расписанию **25,6%**.  
Участковая скорость выполнена на **15,7 км.**  
Сведения о движении поездов даны за 20 сентября.