

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 100 (937)

12 октября 1939 года, четверг

Цена 6 коп.

МОСКВА, КРЕМЛЬ

Товарищу СТАЛИНУ

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Вам, великому машинисту локомотива революции, любимому вождю, учителю и другу трудящихся, партийно-хозяйственный актив Томской дороги шлет пламенный большевистский привет!

Волнующие, исторические дни переживает наша могучая родина. Воздушный мудрым сталинским решением правительства об избавлении от панского гнета наших единокровных братьев — трудящихся Западной Украины и Западной Белоруссии, советский народ отвечает на призыв товарища Молотова новыми подвигами, честным и самоотверженным трудом помогает нашей доблестной Красной Армии, с честью и славой выполнившей свою освободительную задачу.

По всей стране растет и ширится новый производственный подъем, множат свои успехи стахановцы фабрик, заводов, транспорта, колхозов и совхозов. Вместе со всеми трудящимися железнодорожники в эти дни еще и еще раз демонстрируют свою беспредельную преданность социалистической родине, готовность беззаветно бороться за дело коммунизма.

Накануне вступления в самый ответственный зимний период работы мы на активе проверили свою готовность к преодолению трудностей сибирской зимы, на основе большевистской критики и самокритики вскрыли наши недостатки, чтобы устранить их и организованно, бесперебойно работать с первого же дня наступающей зимы.

Ваша, дорогой товарищ Сталин, неустанная отеческая забота о железнодорожниках, талантливое руководство Вашего ближайшего соратника — любимого наркома Лазаря Моисеевича Кагановича воодушевляют нас на большевистскую работу зимой.

Мы сознаем, что наша дорога, обслуживающая нужды народного хозяйства и обороны страны на одном из решающих участков на Востоке, работает еще неудовлетворительно, не выполняет государственной план важнейших грузов, медленно продвигает поезда, не изжила крушения и аварии.

Решительно ликвидируя недостатки и ошибки в нашей работе, учитывая тяжелые уроки прошлой зимы, мы примем все меры, чтобы наша магистраль отлично обслуживала народное хозяйство и оборону, организованно вступила в зиму.

Сейчас у нас в ответ на призыв коллектива завода «Красный пролетарий» о достойной встрече XXII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции растет новый производственный подъем. Стахановскими победами передовые бригады, цехи и смены укрепляют могущество социалистической родины.

Мы обязуемся, дорогой Иосиф Виссарионович, на основе боевой массово-политической работы и широкого развертывания социалистического соревнования по-большевистски мобилизовать все наши силы на ликвидацию отставания дороги, на завершение подготовки к наступающей зиме. Мы добьемся безоговорочного выполнения государственных заданий по перевозкам угля, металла, хлеба, леса, флюсов, крепежа и других важнейших грузов. К XXII годовщине Великого Октября берем обязательство перевыполнить план погрузки угля на 30 тысяч тонн, план маршрутизации выполнить на 120 проц., ускорить оборот вагонов до 3,3 суток вместо 3,4, к 1 января обучить не менее 1.500 женщин железнодорожным профессиям, по примеру передовых предприятий организовать переход на многостаночное обслуживание и совмещение профессий.

Клянемся Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, что нынешнюю зиму, какой бы она суровой ни была, мы проведем по-большевистски, будем, не щадя наших сил и энергии, бороться за выполнение боевых заданий партии и правительства, коллективной стахановской работой еще более укрепим нашу родину, ее оборонное могущество!

Да здравствует непобедимая большевистская партия!

Да здравствует великий вождь народов всего мира, наш родной, любимый Сталин!

НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ товарищу Л. М. КАГАНОВИЧУ

Дорогой Лазарь Моисеевич!

Партийно-хозяйственный актив вместе со стахановцами-кривоносовцами, партийными, советскими и хозяйственными работниками городов и районов Новосибирской области и Алтайского края и представителями клиентуры на основе большевистской критики и самокритики обсудил работу дороги и ее готовность к зиме 1939 1940 гг.

Наш актив работал в дни, когда вся Советская страна переживает необычайный подъем и воодушевление. Могучий советский народ, гордый своими победами, показывает новые образцы трудового героизма и, следуя призыву главы Советского правительства товарища В. М. Молотова — честно и самоотверженно трудиться на своем посту, стахановским трудом оказывать помощь Красной Армии, которая с честью решила великую освободительную задачу, избавила наших единокровных братьев — украинцев и белорусов от панского гнета и произвола.

Железнодорожники нашей Томской дороги в эти дни показали также немало образцов стахановско-кривоносовского труда. Растет новая волна производственного подъема в ответ на призыв краснопролетарцев о достойной встрече XXII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

Наше совещание партийно-хозяйственного актива совместно с руководителями территориальных организаций и представителями клиентуры, учитывая этот могучий творческий подъем трудящихся и ответственные задачи транспорта в связи с международной обстановкой, подробно обсудило вопросы работы дороги, одной из первых вступающей в самую страдную пору в жизни железнодорожников — в суровую сибирскую зиму.

Наш актив самокритично проанализировал причины и уроки плохой работы дороги и тяжелых поражений в прошлую зиму. А зима 1938-1939 гг. учит нас очень многому. Накануне прошлой зимы у руководителей дороги и ряда работников линии были настроения благодушия и самоуспокоенности, не было недостатка в хвастливых заверениях о том, что дорога хорошо готова к зимним перевозкам. Первые же морозы разоблачили лживость этих заверений, весь вред зазнайства и благодушия. Растерявшиеся руководители управления и политотдела дороги спасовали перед трудностями зимы, не организовали коллектив дороги на боевое преодоление возникших перебоев и срывов в работе дороги, не выполняли Ваших четких указаний.

При первых же морозах по вине паровозников появились массовые порчи паровозов и брак в работе, резко увеличились недодачи паровозов. Особенно крепко подвели вагонники. По их вине движение было в корне дезорганизовано, поезда стояли из-за утечек воздуха и плохой работы автотормозов, смерзания смазки, горения букс и т. п. Движенцы также работали плохо — погрузка резко снизилась, оперативное командование движением поездов было крайне безобразным.

Тяжелые поражения потерпела наша дорога в прошлую зиму главным образом из-за того, что не были как следует подготовлены и обучены люди, а обанкротившиеся руководители дороги не хотели этого замечать и сами при первых же затруднениях расписались в своей безрукости и беспомощности.

Передовые наши бригады и коллективы всесторонне учли уроки прошлой зимы и сейчас встречают зимние перевозки подготовленными. Десятки паровозных бригад, комплексных бригад депо и станций завоевали на деле право получить Паспорта-аттестаты о готовности образцово работать зимой. Хорошо подготовили к осенне-зимним перевозкам путевое хозяйство коллективы 7-й, 8-й, 12-й и 22-й дистанций пути. Организовано встречают зиму стахановцы и ударники ремонтных цехов краснопозаменного Тайгинского депо и ряда других передовых коллективов дороги.

Но в целом наша дорога еще далеко не готова к успешному проведению зимы.

Очень много недоделок есть в паровозном, путевом, вагонном хозяйстве, запущено станционное хозяйство, большие изъяды имеются в подготовленности к зиме по службам грузовой, пассажирской и связи. В результате ослабления массово-воспитательной работы возросли за последнее время нарушения трудовой дисциплины. Далеко не закончена на дороге работа по изучению и сдаче экзаменов по Правилам технической эксплуатации и инструкциям о работе зимой. Особенно нетерпимо то, что в результате ослабления бдительности у руководителей ряда участков дороги и в результате расхлябанности за последнее время увеличились крушения, аварии и брак в работе.

Серьезнейшим нашим недостатком является то, что подготовку к зиме мы не сочетаем с немедленным улучшением работы дороги, в результате этого сентябрьский государственный план погрузки сорван, увеличились отвалы невывезенного угля, металла, леса, хлеба, руды, флюсов и других важнейших государственных грузов.

Мы сознаем всю нетерпимость дальнейшего отставания нашей дороги по выполнению государственного плана перевозок и подготовки к зиме. От имени всего коллектива железнодорожников, от имени всех командиров и политработников Томской заявляем Вам, любимый народный комиссар, что мы по-большевистски мобилизуем все наши силы на ликвидацию отставания дороги, чтобы в октябре в кратчайшие сроки завершить все работы по подготовке к наступающей зиме и безоговорочно выполнить установленные Вашим приказом № 209/Ц задания по перевозкам, особенно по погрузке угля, металла, хлеба, леса, флюсов, крепежа и других грузов.

Для выполнения этих ответственных и решающих задач партийно-хозяйственный актив дороги обязуется:

1. Путем мобилизации всех наших сил и возможностей к 15 октября по хозяйству всех служб устранить недоделки в подготовке к зиме: полностью отремонтировать производственно-служебные здания, выполнить план оздоровления паровозов и их отопления, подготовить автотормозное и буксо-смазочное хозяйство, привести в должное состояние путь, связь и т. д.

2. Боевым напряжением сил наверстать упущенное в деле подготовки и обучения кадров: полностью укомплектовать депо, станции, вагонные участки, околотки, комплексные бригады и единые смены, закрепить их, организовать техническое обучение.

Создать в IV квартале путем обучения железнодорожным профессиям женщин-домохозяек резерв квалифицированных работников не менее 1.500 человек.

К XXII годовщине Великой Октябрьской социалистической революции создать единую дорожную комсомольско-молодежную смену, укомплектовать ее кадрами и сделать передовой в проведении зимних перевозок.

3. Широко организовать в каждом паровозном депо, вагонном участке, на каждой станции, дистанции пути и связи, в каждой погрузо-разгрузочной конторе стахановские школы по профессиям и шефство над молодыми работниками с тем, чтобы каждый стахановец-кривоносовец передал свой опыт и обучил к зиме методам высокопроизводительной работы не менее двух-трех своих товарищей по профессии.

4. Внедрить повсеместно на дороге целиком оправдавшие себя новые методы, обеспечивающие стахановскую высококачественную работу: станционные фабричные марки сформированным поездам по опыту составителей Ветошкина и Вдовина, гарантийные стахановские путевки вагонников отремонтированным и осмотренным поездам

(Окончание см. на 2-й стр.)

Народному комиссару путей сообщения товарищу Л. М. КАГАНОВИЧУ

(Окончание. Начало см. на 1-й стр.)

по опыту т. Лыкова, гарантийные путевки паровозам на высокие пробеги без межпоездного ремонта по опыту бригады т. Яковлева, отправление стахановских поездов по опыту передовых смен ст. Усяты, передачу телеграмм-натурок по методу т. Круза, ремонт паровозов в одну смену по примеру тайгинцев, сопровождение поездов на дальние расстояния без сплошной заливки буке, стахановские колонны кондукторов, стахановские километры, околотки пути.

Всемерно поддержать и распространить начавшийся на дороге по примеру передовых предприятий страны переход на многостаночное обслуживание и совмещение профессий, обеспечить тщательный и продуманный подход к этому делу, улучшение технического руководства, инструктажа и подготовка работников, переходящих на обслуживание нескольких станков и совмещающих профессии, чтобы не допускать оплошности этого нового в стахановском движении из-за спешки и поверхностного подхода.

5. Использовать опыт железнодорожников Северо-Донецкой и вовлечь каждого железнодорожника в социалистическое соревнование с регулярной проверкой выполнения обязательств командирами, партийными и профсоюзными руководителями, повсеместно организовывать соревнование на одну поездку и на одно дежурство.

Всемерно ширить соревнование с угольщиками Кузбасса, распространяя опыт слаженной совместной работы с угольщиками железнодорожников станций Судженка, Кандауль, передовых смен ст. Усяты.

На основе большевистского выполнения приказа № 209-Ц и соревнования коллективов транспортных цехов угольных трестов и углепозвучных отделений к XXII годовщине Великого Октября перевыполнить план погрузки угля на 30.000 тонн, по погрузке крепежа, металла и хлеба, выполнить план отправительской маршрутизации на 120 процентов, сократить простои вагонов на подъездных путях под погрузкой и выгрузкой на 15 процентов.

6. Приложить все силы к организации слаженной работы, чтобы на этой основе добиться резкого улучшения в выполнении графика движения поездов, широко развернуть по примеру передового диспетчера Инского отделения т. Максимова соревнование диспетчеров стопроцентников, широко внедрять метод знатного диспетчера страны тов. Водважко.

7. Разоблачая гнилые настроения о том, что при неполном рабочем парке вагонов, якобы, нет возможности выполнять план погрузки, добиться таких же показателей, каких добивается коллектив Южно-Донецкой дороги, где при рабочем парке вагонов в 85 процентов нормы план погрузки выполняется на 105 процентов. Оборачивание вагонов ускорить с 3,4 суток по норме до 3,3 суток.

8. Восстановить на дороге в полном объеме кольцевую езду и вождение тяжеловесных поездов, формируя не менее 30 тяжеловесов в сутки.

По почину знатного машиниста Новосибирского депо тов. Орлова организовать соревнование за повышение классности машинистов к XXII годовщине Великого Октября.

9. Учитывая, что на дороге за последнее время имеется позорный рост крушений, аварий и брака в работе, что является прямой угрозой срыва успешной работы в период осенне-зимних перевозок, усилить борьбу за безоговорочное выполнение приказов № 83-Ц, 202-Ц и 206-Ц, являющихся большевистской программой ликвидации аварийности, повышения бдительности и контроля за работой людей.

К 25 октября полностью закончить изучение и сдачу экзаменов по Правилам технической эксплуатации и инструкции о работе в зимних условиях, решительно усилить борьбу с нарушениями ПТЭ и должностных инструкций, полностью ликвидировать прогулы, опоздания и брак в работе.

Для расширения массового контроля за строжайшим выполнением Правил технической эксплуатации и должностных инструкций закрепить и сделать еще более действенным движение общественных инспекторов по безопасности движения поездов, подробно проинструктировать общественных инспекторов об их конкретных задачах в борьбе за безаварийную работу зимой, усилить борьбу с нечутким отношением к их сигналам.

10. Следуя примеру коллектива московского завода «Красный пролетарий», в IV квартале снизить себестоимость по дороге на 2 процента против планового задания НКПС, увеличить количество хозрасчетных паровозов и с 1 января 1940 г. переходить на всех предприятиях к хозрасчетным цехам.

Для политического обеспечения выполнения Ваших боевых приказов и большевистского проведения зимы политотделы и парторганизации сделают все необходимое, чтобы решительно улучшить массово-политическую работу в смене и бригаде, на путевом рабочем отделении, мобилизуя растущую политическую активность железнодорожников в связи с подготовкой к выборам в местные Советы депутатов трудящихся на новый производственный подъем.

В целях подъема массово-политической работы и идейной закалки кадров мы расставим работников подора и политотделов отделений по конкретным участкам, чтобы они практически организовали изучение нашими кадрами большевистской теории и повседневную агитационную работу.

Мы всемерно укрепим и расширим связь железнодорожных организаций с территориальными партийными, советскими и хозяйственными организациями, учитывая большое значение социалистической помощи, которую уже оказали дороге партийно-советские организации Черепановского, Тогучинского и Тайгинского районов. Укрепляя социалистическую взаимопомощь путейцев и колхозников, обеспечим образцовое проведение снегоборьбы.

Мы выражаем свою готовность с честью выполнить задания партии и правительства и по-большевистски провести зиму, проявить себя преданными патриотами родины, для которых интересы социалистического государства превыше всего. Нас вдохновляет, дорогой Лазарь Моисеевич, Ваша постоянная помощь и неустанная забота о подъеме Томской дороги. Партийно-хозяйственный актив Томской сделает все, чтобы выполнить Ваше указание о повышении бдительности и решительной борьбы с преступной подпольной деятельностью врагов народа. Будем повседневно овладевать большевистским стилем руководства, умением правильно сочетать политику и хозяйство, чтобы немедленно перестроить свою работу и поднять нашу магистраль угля и металла до уровня передовых дорог сети.

Да здравствует наш любимый сталинский нарком Л. М. Каганович!

Да здравствует наша родная партия и великий вождь, отец и учитель, наш дорогой и любимый Сталин!

О заключении пакта о взаимопомощи между Союзом Советских Социалистических Республик и Латвийской Республикой

В течение 2—5 октября 1939 года в Москве происходили переговоры между председателем Совнаркома и Наркоминделом товарищем Молотовым и министром иностранных дел Латвии г. Мунтерсом по вопросу о заключении пакта о взаимопомощи между СССР и Латвией.

В переговорах участвовали тт. Сталин,

Потемкин и полпред СССР в Латвии т. Зотов, а со стороны Латвии — посланник Латвийской Республики в СССР г. Кэпинш.

Переговоры закончились подписанием 5 октября пакта о взаимопомощи.

Текст пакта о взаимопомощи приводится ниже.

Пакт о взаимопомощи между Союзом Советских Социалистических Республик и Латвийской Республикой

Президиум Верховного Совета СССР, с одной стороны, и

Президент Латвийской Республики, с другой стороны,

в целях развития установленных мирным договором от 11 августа 1920 года дружественных отношений, основанных на признании независимости государственности и невмешательства во внутренние дела другой стороны;

признавая, что мирный договор от 11 августа 1920 года и договор о ненападении и мирном разрешении конфликтов от 5 февраля 1932 года попрежнему являются прочной основой их взаимных отношений и обязательств;

убежденные, что интересам обеих договаривающихся сторон соответствует определение точных условий обеспечения взаимной безопасности,

признали необходимым заключить между собой нижеследующий пакт о взаимопомощи и назначили для этой цели своими уполномоченными

Президиум Верховного Совета СССР: В. М. Молотова, председателя Совета Народных Комиссаров и Народного Комиссара Иностранных Дел.

Президент Латвийской Республики: Вильгельма Мунтерса, Министра Иностранных Дел, каковые уполномоченные, по взаимному представлению своих полномочий, найденных составленными в должной форме и надлежащем порядке, согласились о нижеследующем:

Статья I

Обе договаривающиеся стороны обязуются оказывать друг другу всяческую помощь, в том числе и военную, в случае возникновения прямого нападения или угрозы нападения со стороны любой великой европейской державы по отношению морских границ договаривающихся сторон в Балтийском море или сухопутных их границ через территорию Эстонской или Литовской республик, а равно и указанных в статье III баз.

Статья II

Советский Союз обязуется оказывать латвийской армии помощь на льготных условиях вооружением и прочими военными материалами.

Статья III

Латвийская Республика, в целях обеспечения безопасности СССР и укрепления своей собственной независимости предостав-

ляет Союзу право иметь в городах Лиепая (Либавя) и Вентспилс (Виндава) базы военно-морского флота и несколько аэродромов для авиации, на правах аренды по сходной цене. Точные места для баз и аэродромов отводятся и их границы определяются по взаимному соглашению.

В целях охраны Ирбенского пролива Советскому Союзу предоставляется право, на тех же условиях, соорудить базу береговой артиллерии на побережье между Вентспилсом и Питрагсом.

В целях охраны морских баз, аэродромов и базы береговой артиллерии Советский Союз имеет право держать в этих базах, отведенных под базы и аэродромы, за свой счет строго ограниченное количество советских наземных и воздушных вооруженных сил, максимальная численность которых определяется особым соглашением.

Статья IV

Обе договаривающиеся стороны обязуются не заключать каких либо союзов или участвовать в коалициях, направленных против одной из договаривающихся сторон.

Статья V

Проведение в жизнь настоящего пакта ни в какой мере не должно затрагивать суверенных прав договаривающихся сторон, в частности, их государственного устройства, экономической и социальной системы и военных мероприятий.

Участки, отводимые под базы и аэродромы (ст. III) остаются территорией Латвийской Республики.

Статья VI

Настоящий пакт вступает в силу с обменом актов о ратификации. Обмен актов будет произведен в городе Риге в течение 6 дней со дня подписания настоящего пакта.

Срок действия настоящего пакта 10 лет, причем, если одна из договаривающихся сторон не признает необходимым денонсировать настоящий пакт за год до истечения срока, последний автоматически продолжает свое действие на следующие 10 лет.

В удостоверение чего поименованные выше уполномоченные подписали настоящий пакт и приложили к нему свои печати.

Учтено в гор. Москве в двух оригиналах, на русском и латышском языках, 5 октября 1939 года.

В. Молотов.

В. Мунтерс.

Успешные рейсы Тайгинских кривоносовцев

По призыву коллектива завода «Красный пролетарий» среди кривоносовцев Тайгинского паровозного депо с новой силой разгорается предоктябрьское соревнование. Машинисты-кривоносовцы борются за вождение поездов на высоких технических скоростях.

9-го октября успешный кривоносовский рейс совершили машинисты тт. Третьяков и Панкратов, перевыполнившие техническую скорость на 8,6 километра в час.

В этот же день на-кривоносовских скоростях провел поезд машинист паровоза № 20-59 т. Долгополов, дал техническую скорость 42,6 километра в час при норме 37,2, а т. Шипачев довел норму технической скорости до 41,8 километра вместо 37,2 по норме.

А. Бобкин,

зам. начальника паровозного депо Тайга.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

По-большевистски руководить делом приема в партию

Решения исторического 18-го съезда Всесоюзной Коммунистической Партии большевиков, вызвали огромный политический подъем среди рабочих, командиров и интеллигенции Тайгинского отделения. Среди сотен непартийных большевиков появилось большое стремление вступить в боевые, массовые ряды партии Ленина—Сталина, для того, чтобы быть в авангарде борцов за дело рабочего класса, за полное построение коммунизма.

Многие непартийные большевики отделения деятельно готовятся к вступлению в партию, изучают «Краткий курс истории ВКП(б)», работают на агитационных участках по разъяснению Положения о выборах в местные Советы депутатов трудящихся, показывают самоотверженные образцы стахановской работы на производстве, в соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, в борьбе за выполнение боевых приказов сталинского наркома Л. М. Кагановича.

Об этом свидетельствуют такие факты, когда во втором квартале 1939 года по отделению было принято парторганизациями кандидатами в члены ВКП(б) 154 человека, переведено из кандидатов в члены ВКП(б) 44 человека, пополнив свои ряды новыми членами и кандидатами партии, за счет лучших представителей рабочих и интеллигенции.

Хороший пример борьбы за рост партийных рядов показывает партийная организация тайгинского вагонного участка (секретарь партбюро т. Финагоров), которая приняла в партию в этом году 30 человек.

Неплохой рост был и в парторганизациях ст. Анжерская (секретарь партбюро т. Чиркин), ст. Судженка (секретарь партбюро т. Сулимов) и другие.

Казалось бы, что секретари партийных бюро и парторги должны были закрепить результаты роста, но однако этого не получилось.

Вследствие самоуспокоенности и ослабления партийной работы в ряде организаций мы имеем совершенно не удовлетворительный рост. За 3-й квартал 1939 года по отделению принято в кандидаты ВКП(б) всего 41 человек, переведено из кандидатов в члены ВКП(б) 21 человек. Ослабили работу по росту парторганизации ст. Тайга и ст. Судженка, которые в третьем квартале не приняли ни одного человека.

Прекратился рост в парторганизациях: дистанция пути (парторг т. Кожанов), аэроклуб (парторг т. Сироткин), в парторганизации жилищно-ремонтной конторы ст. Томск II-й (парторг т. Ревин), ст. Юрга I-я (парторг т. Фомичев) и других. Можно ли сказать, что у этих организаций нет резерва, что у них нет хороших товарищей из рабочих и интеллигенции, достойных быть в рядах партии Ленина—Сталина. Отнюдь нет. Здесь секретари партбюро, парторги проявляют полнейшую бездельность в выполнении этой важнейшей и первоочередной задачи большевистской партии.

Совершенно слабый рост в партийной организации паровозного депо Тайга (секретарь партбюро т. Ильиних), которая за август и сентябрь приняла в кандидаты 3 человека и 2 человека переведено из кандидатов в члены ВКП(б). Это в то время когда, в депо имеется огромный резерв комсомольской организации насчитывающей в своих рядах 208 человек, кроме этого большая армия прекрасных стахановцев и интеллигенции.

Тормозом в росте парторганизаций на нашем отделении является прежде всего

проявление волокиты и медлительности в рассмотрении заявлений со стороны отдельных секретарей партбюро и парторгов.

Парторг ст. Яя т. Домрин, больше месяца маринует дело о переводе в члены ВКП(б) т. Логунова, который был принят первичной парторганизацией и, за это время ни как не удосужился переслать его документы в районный комитет партии.

В парторганизации Томск I, был вскрыт возмутительный случай беспечного отношения бывшего парторга т. Фомичева к оформлению партийных документов. Еще 21-го мая 1938 г. партсобранием был принят в кандидаты ВКП(б) т. Стариков Я. Г., а документы о его приеме до сегодняшнего дня еще не переданы в районный комитет партии на утверждение.

Парторганизация аэроклуба, с мая месяца не приняла в партию ни одного человека, в то время как товарищи Челюков и Квасов, изъявившие желание вступить в ряды ВКП(б), с августа месяца не могут найти рекомендующих. Парторг т. Сироткин им не оказывает в этом ни какой помощи.

Партийная организация Райтрансторгпята также, с июня по октябрь месяц не приняла ни одного человека. Парторг т. Степанов не замечал лучших людей, безусловно достойных быть в рядах партии Ленина—Сталина, которые есть в Райтрансторгпите.

Ответственность за неудовлетворительный рост парторганизаций, особенно на полевых станциях ложится на политотдел отделения. Надо сказать, что политотдел отделения ослабил руководящую партийную работу в партийных организациях, слабо контролировал и помогал парторганизациям в их росте. Инструктора политотдела, бывая в партийных организациях, вида неудовлетворительный рост, мерк к устранению этого крупнейшего недостатка в партийной работе не принимали.

Узловые партийные комитеты ст. Тайга и ст. Томск II, также ослабили руководство этим важнейшим участком партийной работы, перестали интересоваться, как растут партийные организации, не заслушивали на комитетах секретарей партбюро и парторгов, вопросов о приеме в партию и о работе с молодыми коммунистами.

Задачи партийных организаций нашего отделения состоят в том, чтобы решительным образом ликвидировать элементы самотека и недооценки в работе по приему в ВКП(б). Прием в партию должен быть налажен, так как этого требуют исторические решения 18-го съезда ВКП(б), в полном соответствии с новым уставом большевистской партии.

Необходимо проявлять повседневную заботу и внимание желающим вступать в партию, всячески помогать им, работать с ними, воспитывать их. Вместе с этим, каждая парторганизация должна вести решительную борьбу против огульного, валялого приема, против организации специальных кампаний по приему в кандидаты и переводу в члены ВКП(б).

Решительно улучшить партийно-политическую работу, ибо хорошо поставленная массово-политическая и агитационно-пропагандистская работа обеспечивает хорошо налаженный прием в ряды ленинско-сталинской партии большевиков.

Е. Ерукаев,

зам. нач. политотдела Тайгинского отделения.

Вагонное хозяйство

Обеспечим безотказное действие автотормозов зимой

Приказы № 231-Ц, 202-Ц, 209-Ц сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича обязывают нас, вагонников по-большевистски подготовить автотормозное хозяйство к зиме.

Автотормоз—сложная вещь, которая требует хорошего знания новой техники. Небольшое нарушение технических требований, особенно в зимних условиях, дает себя крепко чувствовать. Зимой прошлого года, особенно в такие месяцы как декабрь, январь, наглядно показали всю неподготовленность автотормозного хозяйства.

В декабре 1938 года при сильных морозах на нашем отделении по неисправности автотормозов было задержано 29 поездов и 8 совершенно сорваны в направлении по причине большой утечки воздуха из тормозной магистрали. Своей безобразной работой вагонники создали у отдельных машинистов неуверенность в бесперебойном продвижении поездов.

Учитывая ошибки прошлого года и реализуя приказы наркома товарища Л. М. Кагановича, партийная организация Тайгинского вагонного участка вплотную взялась за подготовку автотормозного хозяйства, как ответственного участка к зиме.

К организованным единым сменам парторганизация прикрепил коммунистов, комсомольцев для проведения массово-политической работы. Сейчас подобраны неплохие кадры старших осмотровиков и слесарей автоматчиков. Среди них развернуто социалистическое соревнование за достойную встречу 22-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

По сменам пункта технического осмотра с большим интересом обсуждают лекции старшего осмотровика автоматчика ст. им. Л. М. Кагановича Северо-Донецкой дороги т. Гайлабука — «Как устранить утечку из тормозной магистрали», помещенной в газете «Гудок». Для разъяснения этой лекции партбюро выделило коммунистов квалифицированных автотормозников тт. Синчук—инструктора автотормозного хозяйства, Тихомирова—мастера автоконтрольного пункта, Таглых—приемщика НКПС и Мищенко — зам. начальника вагонного участка.

На проведенных беседах рабочие стахановцы взяли на себя конкретные обязательства. Старший осмотровик вагонов кандидат в члены ВКП(б) т. Колесников обязался добиться утечки воздуха из тор-

мозной магистрали ниже 0,1 атмосферы и до нуля, отправлять поезда со стопроцентным включением воздухораспределителей и обеспечить исправное их действие, инструмент содержать в образцовом состоянии, своевременно обеспечивать слесарей-автоматчиков запасными частями. Такие же обязательства взяли на себя тт. Бочаров, Володин и другие. В целом коллектив вагонного участка вызвал на социальное соревнование коллектив вагонного участка ст. Инская.

Выполняя приказ НКПС № 454-Ц, о подготовке автотормозного хозяйства к зиме мы организовали изучение автотормозов по 32-х часовой программе со старшими осмотровиками вагонов, автоматчиками, слесарями-автоматчиками и комсоставом.

Сейчас в вагонном участке все шире развертывается борьба за снижение утечки воздуха ниже нормы, за стопроцентное включение автотормозов. И мы уже имеем положительные результаты.

Инициатор борьбы за снижение утечки воздуха старший осмотровик-автоматчик т. Колесников добился отправления поездов с утечкой воздуха в тормозной магистрали ниже 0,1 атмосферы и 4 поезда с нулевой утечкой воздуха. Старший осмотровик-автоматчик т. Гончаренко в течение трех дежурств обеспечил отправление 20 поездов с утечкой ниже 0,1 атмосферы и 7 поездов с нулевой утечкой. Этих успехов они добились благодаря честного отношения к труду, отличного знания своего дела, хорошей организацией работы. С большим интересом и желанием рабочие приступили к изучению автотормозов. Посещаемость занятий высокая.

Как правило тт. Колесников, Гончаренко проводят беседы с рабочими, изучают их настроения. Получив на планерке задание, доводят до сознания каждого автоматчика, правильно расставляя рабочую силу. В процессе работы осуществляют строгий контроль за выполнением задания.

Коллектив вагонного участка развертывая социалистическое соревнование приложит все силы для того, что бы по боевому подготовить автотормозное хозяйство к наступающей зиме, успешно выполнить указания сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича.

А. Финагоров,

секретарь партбюро Тайгинского вагонного участка.

Вызываем на соревнование за полную ликвидацию утечки воздуха

Уроки прошлой зимы показали, что перебои в движении товарных поездов на нашем отделении были вызваны исключительно плохой подготовкой автотормозного хозяйства к работе в зимних условиях. Из-за большой утечки воздуха из воздушной магистрали возникало самоторможение в пути и заклинивание колесных пар.

Наступает лютая сибирская зима. Суровый мороз требует от тормозников высокого знания дела и большого опыта, требует особой внимательности, сметли, налагает ряд дополнительных обязанностей по уходу за автотормозами. Перед нами стоит важнейшая задача—всеми мерами предупредить повторение печальных уроков прошлого года.

Сейчас в Тайгинском вагонном участке между автоматчиками широко развертывается соревнование за снижение утечки воздуха в тормозной магистрали, за образцовую подготовку автотормозного хозяйства к зиме.

Включившись в социалистическое соревнование, мы берем следующие обязательства:

1. Добиться отправления поездов с утечкой воздуха из тормозной магистрали ниже нормы.
2. Обеспечить на 100 процентов включение воздухораспределителей в поездах, с высоким качеством.
3. Недопускать пропуска вагонов в поездах с неправильно установленной режимной упоркой и не типовой рычажной передачей.
4. Выпускать из ремонта воздухораспределители с высоким качеством на срок не менее 1 года.
5. Бесперебойно снабжать парии сжатым воздухом.

Вызываем на социалистическое соревнование инструктора и мастера по автотормозам вагонного участка ст. Инская. Соревнование за полную ликвидацию утечки воздуха сыграет большую роль в подготовке вагонного хозяйства к работе в зимних условиях.

И. Сеньчук,

инструктор по автотормозам.

П. Тихомиров,

мастер автоконтрольного пункта.

СОРЕВНОВАНИЕ ИМЕНИ ТРЕТЬЕЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКИ ВСТРЕТИМ РАДОСТНЫЙ ПРАЗДНИК ЗАВЕРШЕНИЕМ ПОДГОТОВКИ К ЗИМЕ!

Успехи комплексных бригад промывки

На боевой призыв краснопролетарцев, комплексные бригады краснознаменного депо отвечают новым подъемом социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки.

8 октября комплексная бригада т. Н. Якунина произвела большой объем промывочного ремонта паровозу № 743-29 (за 5 часов при норме 14). Слесари промывки тт. Станкевич, Гаврилевич, Ф. Гранкин и Смольников соревнуясь между собой показали высокую производительность труда. Каждый из них выполнил заданную норму на 280-300 процентов.

Точно так же выполнили нормы и дышловики тт. Захаров А. и Меркулов А. Слесари-экипажники тт. Березовский В. Суворов В., Малахов С. и Сержантов. С. исключительным подъемом работали арматурщики тт. Быков Д. и Меркулов А., они установили заново всю арматуру.

Известная своей стахановской работой, комплексная бригада т. Левша А., в этот день в соревновании с комплексной бригадой т. Якунина произвела промывочный ремонт паровоза серии «ФД» № 18-70 за 13 часов при норме 17.

В его бригаде слесари поршневики тт. Буцилин Н., Журавлев М., Ляхов Г., арматурщик т. Кокалин П., экипажники комсомолцы тт. Плешков А., Мелешкин П., слесари дышловики тт. Иванов Д. Анисимов К., дали выполнение норм от 300 до 400 процентов.

И. Г. Сафронов,

мастер промывочного цеха Тайгинского паровозного депо.

Наш ответ краснопролетарцам

На обращение стахановцев завода «Красный пролетарий», в смене № 3 пункта технического осмотра станции Тайга, с новой силой развернулось соревнование на лучшую встречу 22-й годовщины Великого Октября. Коллектив смены взял обязательство доброкачественно производить ремонт вагонов, не допускать задержек поездов. Свое обязательство стахановцы выполняют не безуспешно.

9-го октября смена дала 100-процентное отправление поездов по графику, отремонтировала 17 вагонов без отцепки от поездов с укрупненным ремонтом.

Отлично работали в эту смену слесари-вагонники тт. Китов и Кливинский. Они сменяли вагонные рессоры за 5 минут

Навстречу празднику

Участвуя в предоктябрьском социалистическом соревновании, готовясь к проведению единого полудня за безупречное выполнение Правил технической эксплуатации, главные кондуктора Тайгинского резерва по-большевистски выполняют приказы наркома Л. М. Кагановича.

Передовые стахановцы — главные кондуктора тт. А. Ревякин и А. Банышиков водят поезд без единого нарушения Правил технической эксплуатации, без браков и аварий, выполняют производственное задание на 140 процентов.

Вожаки стахановских колонн, отличники знаний Правил технической эксплуатации главные кондуктора тт. Додонов, Капитоненко, П. Максимов работают без брака, выполняют нормы пробега на 150 процентов. Все эти главные кондуктора являются кандидатами на получение Паспортов-аттестатов готовности к зиме.

А. Шестаков,
секретарь партбюро Тайгинского кондукторского резерва.

Кандидаты на получение Паспорта-аттестата

В коллективе 24 дистанции пути широко развернулось социалистическое соревнование за право получения Паспорта-аттестата.

Бригадир 3-го околотка 24 дистанции пути т. Шаров содержит путь и сооружение своего околотка в хорошем состоянии. Отлично содержит свои километры пути путевой обходчик этой же дистанции т. Федько. Ремонтно-рабочий т. Антропов на ремонте пути ежедневно выполняет норму от 200-250 процентов, опыт своей стахановской работы он передает отстающим.

Тт. Шаров, Федько и Антропов являются первыми кандидатами на получение Паспорта-аттестата готовности к зиме.

Ф. А.

при норме 22. На смену букс слесари тт. Гончаров и Мелков затрачивали по 20 минут вместо 1 часа по технологическому процессу.

С нулевой утечкой воздуха отправляли поезд слесари-автоматчики тт. Читков, Кувлин и Слабозанин.

Сменный мастер т. Крупенников, старший осмотрщик вагонов т. Панихин и осмотрщик - автоматчик четного парка т. Володин в это дежурство по-большевистски организовали работу и добились выполнения взятых обязательств.

Вавилов,

инструктор стахановских методов работы вагонного участка ст. Тайга.

Выполним программу на 110 процентов

В ответ на обращение работников московского завода «Красный пролетарий» — честным и самоотверженным трудом помочь нашей Красной Армии с честью и славой выполняющей свою историческую освободительную миссию, коллектив колесных мастерских станции Тайга обязался октябрьскую программу по сдаче в эксплуатацию колесных пар выполнить на 110 процентов.

Свое обязательство стахановцы с честью выполняют. Краснознаменная смена № 4, руководимая мастером т. Воробьевым, уже за первую декаду задание по формированию колесных пар выполнила на 105 процентов.

Замечательных образцов высокой производительности труда добился токарь т. Большанин, который вытачивает за смену по 17 центров, выполняя норму на 420 процентов.

Высокие стахановские показатели в работе дает токарь-бандажник т. Помыткин, он ежедневно обтачивает по 10 бандажей.

Отличаются также в борьбе за выполнение взятых обязательств перетяжчик т. Максимов, токарь т. Тарасенко вырабатывающие за смену по 3 нормы.

Г. Гвоздь,

начальник колесных мастерских станции Тайга.



В Западной Белоруссии. На снимке: Красноармейцы беседуют с крестьянками.
Фото В. Темина. Фото-Клише ТАСС.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Приводят путь в отличное состояние

Большую работу по приведению пути в отличное состояние резервировали женщины-активистки Тайгинского отделения.

27 сентября жены командиров и стахановцев блок-поста Мальцево оказали социалистическую помощь путевым 2-го околотка по подготовке путевого хозяйства к зиме. Бригада женщин в этот день сменила 17 дефективных рельс и 150 шпал.

Таковую же помощь оказала инициативная группа женщин путевым 6-го околотка. Силами женщин-активисток в течение трех

дней было пройдено 1400 погонных метров пути с закреплением распорок и противоголовок, сменены 24 шпалы.

Активное участие в производимых работах принимали женщины-активистки Радченко, Иноземцева, Пшеничникова, Березовская, Прасолова, Миронова, Гелиярова и другие.

Н. Ф. Попова,

инструктор политотдела по работе среди жен железнодорожников.

Диспетчера не выполняют взятых обязательств

В течение последних 4-х месяцев с главными и старшими кондукторами почти совершенно прекратили проведение занятий по изучению Правил технической эксплуатации.

Поездные диспетчеры Тайгинского отделения, еще в мае взяли обязательство, раз в пятидневку с главными и старшими кондукторами проводить производственные совещания по разбору исполненного графика движения поездов и занятия по изучению ПТЭ и приказов НКПС. Однако, взятое обязательство они не выполняют. За 4 месяца ни один из диспетчеров в кондукторском резерве не был.

В нашем коллективе был прикреплен поездной диспетчер т. Тютюнников, он также брал обязательство регулярно проводить беседы и занятия с кондукторами, но т. Тютюнников в течение месяца в кондукторском резерве был всего один раз.

А. Шестаков, Н. Литов.

Упорядочить доставку газет

Отдел по распространению печати Тайгинского узла, возглавляемый уполномоченным т. Липницкой, на сегодняшний день работает исключительно плохо.

Не единичные случаи, когда отдельные подписчики и даже целые коллективы остаются без газет. Массовые недодачи газет и журналов, отказы от подписки стали обычным явлением в отделе по распространению печати.

4-го октября жилищно-ремонтной конторе станции Тайга недодано 3 номера газеты «Железнодорожник Кузбасса», 5-го октября 3 номера «Правды» и т. д.

Политотделу отделения надо обратить на это серьезное внимание и принять меры по упорядочению доставки газет.

М. Г. Понурко.

Игнорируют приказ начальника дороги

По приказу начальника Томской дороги всем диспетчерам, выезжающим в свободное от работы время на линию, должны оплачиваться командировочные. Несмотря на это бухгалтер отделения т. Парфиненко до сего времени диспетчерам командировочные не выплачивает. Я неоднократно обращался по этому вопросу в бухгалтерию отделения, но безрезультатно.

Спрашивается почему т. Парфиненко не выполняет приказ начальника дороги?

И. Тютюнников,
диспетчер Тайгинского отделения.

Ответ. редактор
П. ПЛЕНИН.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Политотделу Тайгинского отделения **ТРЕБУЕТСЯ МАШИНИСТКА.** Обращаться с предложением в часы занятий к секретарю политотдела, управление отделения комната № 32.