

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 50 (887)

27 мая 1939 года, суббота

Цена 8 коп.

Железнодорожники отделения! Смоем позорное пятно безобразной работы, добьемся выполнения нового графика!

Водить поезда точно по графику

В ночь с 24 на 25 мая введен в действие новый график движения поездов, знаменующий собой новую полосу в борьбе железнодорожников за создание высококультурного социалистического транспорта. Народный комиссар товарищ Каганович в своем приказе № 105/Ц дал железнодорожникам исчерпывающие указания о задачах борьбы за новый график.

Первый день работы по графику показал, что командиры Тайгинского отделения плохо мобилизовались на точное соблюдение железного закона работы транспорта — графика.

Из-за преступно плохой регулировки движением поездов со стороны диспетчерского аппарата, десятки поездов простаивали часами на станциях, блок-постах и разъездах.

Диспетчер восточного круга т. Ильин своим безобразным командованием буквально дезорганизовал работу на отделении. Поезд № 921/601 по его вине был выбит из графика на 45 минут, передержан поезд № 962 на станции Анжерская, Мальцево, Яя и т. д.

Не лучше руководил движением поездов и диспетчер западного круга т. Шкурский. Исключительно безобразно продвигался по участку Бологая—Тайга поезд № 906 весом в 2200 тонн. Несмотря на то, что машинист Валиулин и сопровождающий его инструктор машинист т. Логвинов обращали внимание диспетчера на недопустимую задержку этого поезда, ни Шкурский, ни старший диспетчер т. Артюхов мер никаких не приняли. Поезд № 906 по вине Шкурского находился на участке 23 часа 09 минут.

На проводимом разборе графика со всей очевидностью вскрыто, что некоторые диспетчеры вместо организаторов движения поездов превращаются в голых фиксаторов, не знающих истинного положения

работы станций. В свое дежурство 25 мая диспетчер т. Шкурский вызвал маневрового диспетчера т. Леонтьева и начал с ним „договариваться“ о том сколько он может, до пропуска пассажирских поездов, отправить товарных. На лицо ясная картина того, как не должен строить свою работу диспетчер.

Четкого сменного планирования по существу в управлении отделением и на станциях нет. К составлению суточного плана руководители отделения относятся по меньшей мере безответственно. Для примера можно привести такой факт. Каждому рядовому железнодорожнику известно, что отменить сетевой поезд имеет право лишь НКПС. При планировании же работы на 25 мая паровозный диспетчер т. Турусов, дежурный по отделению т. Кожевников, с ведома зам. начальника отделения т. Дмитриюка, отменили 2 сетевых поезда (750 и 752) заранее предпретив, что на эти поезда паровозов не будет. Так и случилось, оба поезда были сорваны.

Дальше такого положения терпеть нельзя. Командиры и политработники Тайгинского отделения должны не на словах, а на деле показать свое умение бороться за выполнение приказов наркома, за точное выполнение графика движения поездов — этого железного закона транспорта.

Руководство отделения должно сделать большевистские выводы из итогов первого дня работы по новому графику и принять все меры к тому, чтобы все поезда отправлялись и следовали по участкам строго по графику.

Начать эту работу надо прежде всего с глубокого доведения до сознания каждого железнодорожника приказа № 105/Ц наркома товарища Л. М. Кагановича, с широкого развертывания социалистического соревнования за его выполнение.

В БОРЬБЕ ЗА ГРАФИК

Прекрасные образцы борьбы за наркомовский график 25 мая показали машинист Тайгинского депо комсомолец т. Зданкевич и главный кондуктор-комсомолец т. Нестеров.

Несмотря на то, что по вине станции Тайга поезд № 933 был передержан на 19 минут, они его до станции Юрга ввели в график и на блок-пост Тып привели с нагоном. Техническая скорость выразилась в 45,9 километров в час.

Хорошо провели в этот день поезд № 983 машинист т. Федоров и главный кондуктор т. Жданов. Со станции Тайга на станцию Юрга II они привели поезд раньше расписания на 20 минут. Машинист паровоза № 1874 т. Карельский и главный кондуктор т. Юрий поезд № 803 привели в Юргу II раньше расписания на 10 минут.

М. Виктор.

Извещение

28 мая, в клубе имени Ленина политотдел отделения созывает **СОВЕЩАНИЕ** читателей газеты «Железнодорожник Кузбасса», редакторов стенных газет, членов редколлегий и рабкоров.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Отчет редакции газеты «Железнодорожник Кузбасса» — докладчик т. Н. Золин — зам. ответ. редактора. Начало в 7 часов вечера.

Политотдел.

Станция Тайга держит поезда на подходах

Итоги первого дня работы по новому наркомовскому графику ярко свидетельствуют о том, что не все командиры и политработники Тайгинского отделения взяли по-боевому, с большевистской энергией за выполнение нового графика движения поездов, 25 мая отправлено по графику только 79,6 процентов, а проследовало по участкам 24,1 процента.

Основной причиной такой работы отделения явилась исключительно безобразная работа станции Тайга.

Начальник станции т. Карпов и его заместитель т. Дайнаков вместо организации борьбы за строгое отправление поездов по новому графику положились на самотек. В результате большинство поездов были отправлены не по графику.

Поезд № 673 должен был отправиться в 13 часов. Только в момент отправления было обнаружено, что по разгильдяйству составителя Корнева в первую половину поезда поставлен малогрузный вагон. Пришлось делать перестановку, в результате чего поезд задержали на 32 минуты. Последующие поезда также были выбиты из графика. В этот день все станционные пути и парки были забиты, специализация путей нарушена. Станция по существу превратилась в барьер, мешающий в движении поездов.

Антигосударственная практика приема поездов, задержка их на подходах и у семафора вошла в систему работы работников станции.

Поезд № 979 простоял на блок-посту Кузель по неприему станции

на 1 час 30 минут. На разборе графика было вскрыто, что маневровый диспетчер т. Леонтьев отказался принять этот поезд, якобы из-за отсутствия свободных путей, однако в это время 7-й путь находился в течение 3 часов совершенно свободным. Поезда №№ 936, 966 так же были задержаны в Кузеле на 1 час 10 минут.

Больше того, по вине маневрового диспетчера т. Леонтьева и дежурного по станции т. Лукашева, станция не была подготовлена к приему курьерского поезда № 1. Этот поезд по неприему Тайги простоял 23 минуты на блок-посту Пихтач и 6 минут на 235 километре.

В результате безобразной работы в эти сутки диспетчера т. Леонтьева ряд поездов на подходе к станции Тайга были задержаны. Достаточно сказать, что в этот день из-за завышенного оборота потеряно 22 паровоза.

Из работы этих суток командиры и политработники станции Тайга должны сделать для себя серьезные выводы. Нужно решительно покончить с идиотской болезнью — политической беспечностью, пресечь враждебную антигосударственную практику по неприему поездов, разоблачать и привлекать к суровой ответственности тех, кто пытается срывать работу по графику.

Командиры и политработники станции обязаны направить энергию всего коллектива на боевое продвижение поездов по новому наркомовскому графику.

Вл. Москалев.

Соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки

Отремонтировали паровоз за три часа

25 мая — в день открытия III Сессии Верховного Совета СССР — комплексная бригада промычного цеха депо Тайга, возглавляемая бригадиром т. Лениковым, взяла на себя обязательство за максимально короткое время выпустить паровоз из промычного ремонта, обеспечив при этом высокое качество работы. Свое слово ста-

новцы бригады сдержали, паровоз № 207 30 был отремонтирован за 3 часа. Высокие образцы работы на ремонте этого паровоза показали слесари тт. Посохов, Шевченко, А. Будылин и другие, выработавшие за смену больше двух с половиной норм.

В. Шмаков,

цех. парторг паровозного депо Тайга.

Перевыполнили план погрузки

Коллектив станции Анжерская крепит производственную дружбу с угольщиками Кузбасса.

22 мая станция Анжерская выполнила план погрузки угля на 133,9 процента, среднесуточный простой вагонов доведен до 12 часов против 16 часов по норме. Станция работала без малейшего нарушения Правил технической эксплуатации.

Высокие образцы в работе показала комсомольско-молодежная смена дежурного по станции т. Скиба, погрузившая 80 вагонов угля сверх плана. Особенно отличились

в работе смены составитель т. Ладыгин, машинист т. Поречный и старший стрелочник т. Ванифатьев.

Дежурный по станции т. Скиба на протяжении всего дежурства держал тесную увязку с дежурным по копиям т. Соколовым. В свою очередь т. Соколов вызвал т. Скиба на социалистическое соревнование погрузить 4 маршрута, вместо трех заданных по плану. Вызов этот был принят и выполнен.

Г. Кревский,
зам. нач. ст. Анжерская

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Еще лучше буду проводить агитационную работу

19 мая партийной организацией паровозного депо Тайга я был послан на дорожное совещание агитаторов и чтецов беседчиков. Совещание это явилось для меня хорошей школой, я получил на нем целый ряд ценных указаний в деле более глубокого развертывания агитационной работы. Много ценного я извлек из опыта передовых агитаторов нашей дороги таких, как тт. Г. Ионин, А. Захаров, А. Галич и другие.

Сам я работать агитатором начал в то время, когда только что была утверждена Сталинская Конституция. Перерыва в агитационной работе с тех пор у меня не было. Особенно большое удовлетворение в работе я испытывал когда изучал со своими слушателями гениальный доклад великого вождя и учителя трудящихся товарища Сталина, доклады товарищей Молотова и Жданова, речи товарищей Л. М. Кагановича, Ворошилова.

Я постоянно держу своих слушателей в курсе всех решений партии и правительства, знакомя с международным положением. Много внимания уделяю художественной литературе. За последнее время со своими слушателями прочитал: „9 Января“ М. Горького, „Хлеб“ А. Толстого и ряд других книг.

Вполне понятно, что нельзя быть хорошим агитатором не повышая своего политического уровня. Кроме того, что регулярно читаю газеты сам, я самостоятельно изучаю „Краткий курс истории ВКП(б)“, стараюсь прослушать каждую лекцию, которая читается квалифицированным лектором в партийном кабинете.

Как правило, прежде чем пойти проводить беседу — тщательно готовлюсь к ней, подбираю дополни-

тельный материал из газет и журналов, стараюсь использовать наглядные пособия. Это дает мне возможность провести беседу более живо и интересно.

За хорошую организацию агитационно-политической работы по изучению и разъяснению доклада товарища Сталина, материалов XVIII съезда ВКП(б) и приказов Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, политотдел дороги и дорпрофсоюз премировали меня именными часами.

Эта награда обязывает меня в дальнейшем работать еще лучше. Все свои силы и умение я направляю на то, чтобы с честью оправдать высокое и почетное звание агитатора, проводника идей партии Ленина-Сталина в широкие массы железнодорожников.

А. Николаенко,
агитатор паровозного
депо Тайга.



А. Николаенко — передовой агитатор депо Тайга, кандидат ВКП(б)

Больше внимания молодым коммунистам

Партийная организация управления Тайгинского отделения со времени окончания работы исторического XVIII съезда ВКП(б) значительно пополнила свои ряды. За этот сравнительно небольшой отрезок времени принято кандидатами в члены Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков) 7 человек.

В партию приняты лучшие люди, преданные до конца делу партии Ленина-Сталина. В числе их тт. Фролова — секретарь инженерно-технической секции, хорошая об-

щественница, Журавлев — заместитель начальника по грузовой части, Черепанов — заведующий хозяйством клуба имени Ленина, Москалев — ответ. секретарь редакции газеты „За большевистский транспорт“ и др.

Перед первичной организацией управления отделения стоит сейчас задача политически воспитывать молодых коммунистов, оказывать им практическую помощь по изучению истории большевистской партии. К сожалению ничего этого не делается.

Повышают ли свой идейно-политический уровень принятые в партию, какие трудности у них встречаются при самостоятельном изучении „Краткого курса истории ВКП(б)“ ни на один из этих вопросов секретарь парткома т. Большанин ответа дать не может. Объясняется это тем, что никакой работы с вновь принятыми не проводится.

Это серьезный недостаток в работе партийной организации управления отделения, в ближайшее же время надо устранить.

А. Шокуров.

В помощь изучающим историю ВКП(б)

Книга Ленина

„Шаг вперед, два шага назад“

35 лет тому назад, 19 мая 1904 года, вышла в свет книга Ленина „Шаг вперед, два шага назад“ (Ленин. Сочинения, том VI, стр. 155—336). Книга эта в истории партии Ленина-Сталина сыграла особую роль.

Вспомним время, когда вышла эта историческая работа Ленина. Трудящиеся России стояли под гнетом царского самодержавия. Голод и нищета, бесправие и жесточайший террор — вот что было их уделом. Основоположники нашей партии Ленин и Сталин стремились к тому, чтобы прежде всего организовать рабочий класс, собрать воедино передовых сознательных рабочих и чтобы весь рабочий класс повел за собой крестьянство против царя, помещиков, кулаков и всех капиталистов. Что же нужно было для этого сделать? — Для этого нужно было создать такую партию, которая была бы непримиримой в отношении оппортунистов и революционной в отношении буржуазии, которая была бы крепко сплочена и имела ясную революционную программу свержения самодержавия, а затем капитализма, программу, основанную на учении Маркса — Энгельса.

Такую партию Ленин и Сталин дей-

ствительно построили. В создании этой партии основную, решающую роль сыграли четыре произведения Ленина. О значении этих произведений сказано в „Кратком курсе истории ВКП(б)“:

«Книга Ленина „Что делать?“ была идеологической подготовкой такой партии. Книга Ленина „Шаг вперед, два шага назад“ была организационной подготовкой такой партии. Книга Ленина „Две тактики социал-демократии в демократической революции“ была политической подготовкой такой партии. Наконец, книга Ленина „Материализм и эмпириокритицизм“ была теоретической подготовкой такой партии».

Шаг вперед, два шага назад... Эти ленинские слова просто и ясно характеризуют то состояние, в котором была наша партия 35 лет назад. Был сделан шаг вперед по пути создания революционной марксистской партии в России. На втором съезде, как указывал Ленин, нам впервые удалось освободиться от традиций кружковой распыленности, собрать вместе десятки различных групп, пожертвовать групповой обособленностью в пользу великого, впервые на деле создаваемого нами целого: партии. На этом съезде были приняты

устав и программа партии выбраны центральные органы партии. На съезде при голосовании по вопросу о центральных учреждениях партии сторонники Ленина получили большинство, сторонники же Мартова — меньшинство. С этого и стали говорить „большевики“, „меньшевики“.

Второй съезд при всех его недостатках был шагом вперед. Но свежий ветер, как говорил Ленин оказался еще слишком свеж для привыкших к затхлой обывательщине. После второго съезда меньшевики — Мартов, Троцкий, Аксельрод — при помощи Плеханова захватили в свои руки газету „Искра“ и всячески подрывали дело партии, раскалывали ее, пытались нарушить и сломить ее организованность. Они создали тайно от партии антипартийную фракционную организацию и повели борьбу с Лениным, большевиками прежде всего в области организационных вопросов. В жизни партии были сделаны два шага назад...

Книга Ленина „Шаг вперед, два шага назад“ разоблачила истинные намерения меньшевиков, тащивших партию назад от второго съезда партии к организационной раздробленности, к кружковщине, к кустарщине. Эта книга описывает очень подробно борьбу на втором съезде между большевиками и меньшевиками. Анализ этой борьбы Ленин придавал большое значение. Освещая весь ход борьбы на втором съезде, Ленин вместе с тем разработал в этой книге организационные основы большевизма. Вот почему мы говорим, что книга

эта заложила организационные основы большевистской партии.

„Краткий курс истории ВКП(б)“ так определяет основные организационные положения книги Ленина, ставшие впоследствии организационными основами партии большевиков.

1) Партия рабочего класса есть его передовой отряд, сознательный отряд, марксистский отряд, вооруженный знанием общественной жизни, знанием законов развития общественной жизни, знанием законов классовой борьбы и способный, ввиду этого, вести рабочий класс, руководить его борьбой. Нельзя смешивать партию и рабочий класс.

2) Партия есть не только передовой, сознательный отряд рабочего класса, но и, вместе с тем, — организованный отряд рабочего класса, имеющий свою дисциплину, обязательную для всех его членов. Партия сильна единством воли, единством действий, единством дисциплины своих членов.

3) Партия есть не просто организованный отряд, а «высшая форма организации» среди всех других организаций рабочего класса, призванная руководить всеми остальными организациями рабочего класса.

4) Партия есть воплощение связи передового отряда рабочего класса с миллионными массами рабочего класса. Чтобы жить полной жизнью и развиваться, партия должна умножать связи с массами (Окончание см. на 3 стр.)

Массовый рейд по борьбе с крушениями и авариями

ОПЕРАТИВНО РУКОВОДИТЬ
БРИГАДАМИ РЕЙДА

С 20 мая на Томской дороге, и в частности на нашем отделении, начался массовый рейд по проверке выполнения приказа № 83/Ц народного комиссара транспорта Л. М. Кагановича о борьбе с крушениями и авариями, выполнения приказов № 19/Ц и 20/Ц, исторического постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 года.

Значение этого рейда исключительно большое, так как при правильной организации и проведении он является исключительно мощным средством мобилизации всех железнодорожников на развернутое наступление против аварий и крушений, против допущения браков в работе.

Проверяя каждый участок транспортно-хозяйства, перед бригадами рейда поставлена задача не только выявить те или иные аварийные очаги, состояние борьбы с нарушениями Правил технической эксплуатации и трудовой дисциплины, а и добиться немедленного устранения вскрываемых недостатков.

В тех коллективах, где партийная организация руководит рейдом, повседневно проверяет работу бригад, помогает им, можно видеть уже не плохие результаты.

С наибольшим успехом на узле Тайга проводится рейд в вагонном участке. Свыше 300 лучших людей участка принимают участие в проведении этого важного политического мероприятия. В штаб рейда вагонного участка, возглавляемый партгором тов. Финагоровым, ежедневно поступают десятки ценнейших предложений бригад, направленных на поднятие работы отдельных цехов, смен и в целом участка.

Бригады рейда, выявив целый ряд серьезных недостатков в работе, потребовали от руководства вагонного депо в кратчайшее время привести в исправное состояние такие ответственные механизмы, как пресс для испытания рессор, отдельные токарные станки и т. д. Начальнику резерва т. Перепечкину предложено обеспечить кладовую запасом шпилек, шайб, колец, исправить все масленки, снабдить поездных мастеров кабурами для сигналов.

Проводимый рейд дал исключительно большой толчок в деле развертывания технической учебы. К Сталинскому дню железнодорожников вагонники обязались сдать экзамен по Правилам технической эк-

сплуатации на оценку не ниже «хорошо» и «отлично».

На ряду с этими положительными примерами мы имеем и отрицательные. Нельзя обойти молчанием безответственности в таком важном мероприятии, как массовый рейд, которую проявляет секретарь партбюро паровозного депо т. Ильных. В этой крупнейшей организации узла проведение рейда предоставлено самодеятельности. Ильных ограничился тем, что укомплектовал бригады рейда и на этом, как видно, считает свою миссию законченной. Как работают бригады, он не знает. Имеются факты, что отдельные бригады относятся к рейду формально, не подкрепляя его проведение большевистскими делами. Бригада, возглавляемая инженером т. Куц, так оформила свой материал, что взять из него ничего нельзя. Есть и такие бригады, которые совсем к работе не приступали.

Парткому узла надо немедленно потребовать от Ильных коренной перестройки в деле руководства рейда, иначе он по депо не даст ни каких результатов.

Особенно плохо обстоит дело с проведением рейда на полевых станциях. На многих из них он, по сути дела, совсем не начинался, предоставлен самодеятельности. Штаба руководства рейдом в целом по отделению фактически нет.

Основной порок в руководстве со стороны политотдела отделения — отсутствие контроля проверки исполнения, и на этот раз дает себя крепко чувствовать. Ни один партийный работник, не обеспечивающий большевистского выполнения поставленной задачи, к ответственности не привлечен.

Эти серьезные недостатки в деле проведения рейда должны в ближайшее же время быть устранены. Надо хорошо знать работу каждой бригады рейда, оперативно руководить ими. В практической работе по проведению массового рейда необходимо сейчас обратить особое внимание бригад на работу по новому графику. В первый же день наше отделение сработало безобразно плохо. Рейд должен сыграть исключительно большую роль в мобилизации всех железнодорожников на безаварийную работу, на продвижение поездов строго по паромовскому графику.

Реализовать каждое
предложение бригад

Приступая к проверке выполнения приказа № 83/Ц по Тайгинскому вагонному депо и колесным мастерским, мы решили прежде всего определить, какие мероприятия возможно будет осуществить на месте, своими силами, для улучшения качества ремонта вагонов.

Материалы рейда явились для администрации депо большим подспорьем. Обследовав рессорный цех, мы установили, что для распрессовочного прессы необходимо изготовить новый боек из доброкачественной стали. По договоренности с мастером т. Рудиковым и бригадиром т. Мухомовым определили двухдневный срок его выполнения.

В механическом цехе бригада рейда провела беседу с токарями, изучила работу токарного станка «Пролетарий». По предложению самих рабочих, бригада записала: изготовить новые винты к кулачкам, что обеспечит исправность станочного патрона, удлинит срок его службы. Администрация обязалась это сделать к 29 мая. Кроме того по нашему указанию хозяйбригада решила своими силами изготовить планшайбу центровочного патрона. Токарь т. Кузьмин предложил изготовить к этому станку новый открытый верстак с двумя полочками. Это мероприятие мы поручили осуществить к 5 июня — к дню окончания массового рейда — бригадир т. Мухомову.

Члены рейдовой бригады дали много полезных советов токарям, обратив их внимание на тщательный уход за станком, на необходимость регулярной смазки трущихся частей, чтобы новая смена, вступающая на дежурство, получила станок чистый и исправный.

В колесном цехе мы указали токарям т. Тарасенко, Горбачевскому, Овчинникову и Кудрявцеву на то, что они так же сдадут станок «Гегеншайдт» своей смене в грязном виде. Теперь этот станок после окончания работы тщательно очищается.

Бригада т. А. Перепечкина проверяла работу концентратора пункта. Качество смазки и пропитки концов имеют решающее значение в ликвидации горения вагонных букс. Бригада рейда установила,

что баки где хранится смазка не промывались с февраля, поэтому в нее попадают щелочи и осадки, образующиеся на дне этих баков. Смазка теряет свое качество. В марте у нас было 8 случаев горения букс, в апреле — 6; главным образом из-за того, что контроль над приготовлением смазки и пропиткой концов еще не на должной высоте. Пропитанные концы ничем не закрыты, покрываются пылью, песком. Рейдовая бригада предложила изготовить бачки для их хранения.

В Новосибирске есть ретерационная станция, куда можно отправлять использованные концы и после их промывки с добавлением 25 процентов хороших концов использовать для обтирки станков. Однако у нас почему то этого не делается.

В резерве поездных вагонных мастеров бригада женщин проверила состояние инвентаря и инструмента у 25 человек. Большинство сумок для хранения инструмента изорваны, не хватает кабур, масленки протекают. Нерадиво относятся к инструментам и сигналам поездной мастер т. Добрытин: флаги у него грязные, стекла в фонаре разбиты, в запасе нет ни шайб, ни колец. У т. Капитоновенко также грязные флаги, неисправная масленка. Иначе, по хозяйски относятся к делу т. Гринцевич и В. Лебедев: инструмент у них в образцовом порядке, флаги чистые, имеются все запасные части.

Бригада предложила начальнику резерва т. Перепечкину обеспечить кладовую запасом шпилек, шайб и колец, исправить все масленки, снабдить поездных мастеров кабурами, заменить дырявые сумки.

Вот, что обнаружили наши первые рейдовые бригады. Мы надеемся, что начальник вагонного участка т. Тельной обеспечит устранение отмеченных нами недостатков в кратчайший срок.

Бригада рейда: Л. Амиров, Л. Яковлева, И. Ганжа, Ф. Толкаев, И. Дмитриев, Ч. Перепечко, Чирков, Виноградов, Н. Попова, Н. Горбатова, И. Вишнякова, Т. Притеева.

КНИГА ЛЕНИНА
„ШАГ ВПЕРЕД, ДВА ШАГА НАЗАД“

(Окончание. Начало см. на 2 стр.)

и добиться доверия миллионов масс своего класса.

5) Партия, для того чтобы правильно функционировать и планомерно руководить массами, — должна быть организована на началах централизма, с единым уставом, с единой партийной дисциплиной, с единым руководящим органом во главе, в лице съезда партии, а в промежутках между съездами — в лице ЦК партии. Меньшинство партии подчиняется большинству, отдельные организации подчиняются центру, низшие организации — высшим. Ленин говорил, что после свержения царизма, когда партия станет открытой, легальной, партийная организация будет строиться на началах демократического централизма.

6) Партия, если она хочет сохранить единство своих рядов, должна проводить единую пролетарскую дисциплину, одинаково обязательную для всех членов партии, как для лидеров (руководителей), так и для рядовых.

Ленин и Сталин, обосновавшие и развившие основы построения революционной пролетарской партии, положили много труда, чтобы отстоять целостность нашей партии, чистоту ее рядов, неизбежность ее

организационных принципов. Благодаря этому ленинизм победил в СССР.

Начиная от меньшевиков и кончая троцкистами, зинovieвцами, бухаринцами — все враги народа, агенты буржуазии в рабочем движении, на протяжении всей истории большевизма стремились нарушить ленинско-сталинские принципы построения нашей партии, расслабить ее волю, подорвать дисциплину, превратить ее в рыхлую, бесформенную организацию, неспособную на революционные действия.

И когда мы говорим об организационных основах ленинско-сталинской партии, то взор наш обращается к знаменитой книге Владимира Ильича Ленина «Шаг вперед, два шага назад». Историческое значение этой книги состоит в том, что „в ней Ленин первый в истории марксизма разработал учение о партии, как руководящей организации пролетариата, как основного оружия в руках пролетариата, без которого невозможно победить в борьбе за пролетарскую диктатуру“ („Краткий курс истории ВКП(б)“, стр. 50).

Ученики и последователи Ленина обрели в его книге незаменимое оружие в строительстве партии.

Меньшевики встретили книгу Ленина злобным воем. Они испугались ее разящей

силы, ибо в ней Ленин обнажил корни оппортунистической, дезорганизаторской деятельности меньшевиков, показал, кому на-руку их подрывная работа против партии и партийности.

Меньшевицкий лазутчик, член ЦК партии Глебов-Носков пытался задержать печатание книги «Шаг вперед, два шага назад». Мартов, Троцкий, Аксельрод злобствовали и обильно Ленина грязью.

Международный оппортунизм почувствовал в книге Ленина смертельную угрозу. Каутский и другие „международные авторитеты“ оппортунизма и соглашательства пришли на помощь русским меньшевикам в их борьбе с Лениным.

Оппортунисты были разбиты Лениным, Сталиным, большевистской партией.

Мы, граждане первого в мире социалистического государства, являемся живыми свидетелями того, что сбылись пророческие слова, которыми великий Ленин закончил книгу „Шаг вперед, два шага назад“:

„У пролетариата нет иного оружия в борьбе за власть, кроме организации... Перед этой армией не устоит ни одряхлевшая власть русского самодержавия, ни дряхлеющая власть международного капитала“ (стр. 328).

И действительно, ничто не устояло перед рабочим классом нашей страны, перед славной партией Ленина — Сталина. Эта партия перевернула вверх дном старую царскую Россию, омолодила ее, вдохнула

в нее новую жизнь и превратила нашу прекрасную родину в непобедимую крепость социализма.

Мы победили потому, что нас вели вперед Ленин и Сталин, потому, что после смерти Ленина продолжателем его дела товарищ Сталин ведет нас от победы к победе по прямому курсу на коммунизм. Товарищ Сталин ведет нас вперед, систематически обогащая марксизм-ленинизм на основе нового революционного опыта рабочего класса.

Тов. Жданов в своем докладе на XVIII съезде партии говорил:

„Если Ленин в своей замечательной работе „Шаг вперед, два шага назад“ развил организационные положения, ставшие затем организационными основами партии нового типа, партии большевиков, то товарищ Сталин как в области теории, идеологии и тактики, так и в вопросах постановки всей нашей организационной работы на научные рельсы развил далее основы организационного учения о партии, данные Лениным, пополнил организационное учение о партии новыми положениями, новыми законами, двинул организационную науку большевизма вперед и тем самым вооружил партию и рабочий класс на осуществление всемирно-исторической задачи построения социализма в нашей стране“.

Вооруженные ленинско-сталинским учением о партии, большевики ведут многонациональный советский народ к сверхающим высотам коммунизма. К. Павлов.



Китайские женщины принимают активное участие в борьбе своего народа против японских захватчиков. Они ведут большую агитационную работу среди населения прифронтовых деревень, ухаживают за ранеными бойцами, участвуют в военных операциях. На снимке: девушка, закончившая курс обучения в военной школе (провинция Гуанси). (Бюро клише ОблТАСС)

Подписание германо-итальянского договора о военно-политическом союзе

БЕРЛИН, 22 мая (ТАСС).

Сегодня в Берлине состоялось подписание германо-итальянского договора о военно-политическом союзе. При подписании договора присутствовали с германской стороны Гитлер и Риббентроп, с итальянской стороны Чиано и другие.

В договоре подчеркивается общность интересов Германии и Италии, их готовность выступать сообща «за обеспечение их жизненного пространства». Оба государства будут поддерживать между собой тесную связь для того, чтобы договариваться по всем интересующим их вопросам. Обе стороны обязуются оказывать друг другу политическую и дипломатическую поддержку, а в случае войны оказывать друг другу помощь всеми своими военными, сухопутными, морскими и воздушными силами. Заключение перемирия или мира также должно производиться обоими государствами совместно. Договор вступает в силу после его подписания. «Первый период действия договора» установлен в десять лет.

ОТКРЫТИЕ 105 СЕССИИ СОВЕТА ЛИГИ НАЦИЙ

ЖЕНЕВА, 22 мая. (ТАСС).

Сегодня открылась 105 сессия Совета Лиги наций. Председательствует на сессии представитель СССР Майский.

Первое заседание Совета было закрытое. Согласно официального отчета Совет решил включить в порядок дня ожидаемое заявление Галифакса (Англия) по вопросу о Палестине. Затем было решено передать на рассмотрение очередной ассамблеи Лиги наций (в сентябре этого года) обращение албанского короля к Лиге наций с протестом против оккупации Албании Италией. Решено, что вопросы о китайской апелляции, об Аляндских островах и о Палестине будут включены в порядок дня следующего заседания Совета.

Обращение министра иностранных дел Китая

ЛОНДОН, 22 мая. (ТАСС).

Агентство Рейтер сообщает, что министр иностранных дел Китая Ван Чжун-гуй опубликовал обращение к державам, входящим в Лигу наций. Ван Чжун-гуй призывает державы воздержаться от снабжения Японии военными материалами, прекратить финансовые связи с Японией, предпринять коллективные действия с целью прекращения японской агрессии.

Массовый рейд железнодорожников Глубоко помнить значение каждого приказа

В § 194 Правил технической эксплуатации точно указано, с какими неисправностями запрещается выпускать из депо паровозы под поезд. Соблюдение этого правила — залог безаварийной работы паровозников.

Наша бригада проверила, в каком состоянии локомотивы выходят на контрольную.

Нужно отдать должное передовым машинистам Тайгинского депо. Паровозы тт. Ополева, Сапельченко, Прилепова, Крутова, Коржа и многих других в заботливых хозяйских руках. Песочницы, пресмасленки, инжектора работают безотказно. Перед отправлением в поездку машинисты лично проверяют действие тормозных устройств, контрольных и измерительных приборов, состояние ходовых частей и деталей.

Любовное, бдительное отношение к паровозу — результат правильного, глубокого понимания приказов сталинского наркома и прежде всего приказа № 85/Ц о борьбе с крушениями и авариями. И наоборот: на паровозах, машинисты которых слабо разбираются в этих важнейших документах, недостатков очень много.

На паровозе № 708 54 не работала песочная труба. Беседа наша с машинистом т. Трушковым показала, что приказы наркома он знает слабо. После беседы, которой т. Трушков остался очень доволен, он тут же исправил песочницу и дал бригаде твердое обещание: хорошо изучить приказы и быстро освоить новый наркомовский график движения поездов.

Мы решили проверить позднее, как это обязательство будет выполняться.

У отдельных машинистов существует такое мнение: к чему, мол, мне знать все, о чем говорится в приказах. Нечего и говорить несколько неправильно и вредна для дела подобная точка зрения. Автоматическое заучивание отдельных положе-

ний, зубрежка должны быть решительно осуждены. Машинист обязан знать все содержание важнейших приказов, стремиться глубоко понять хозяйственно-политическое значение каждого документа о транспорте.

— О чем говорит приказ № 209/Ц — спросили мы у машиниста т. Лещева.

— По этому приказу запрещается подтягивать весь состав к крану для набора воды, а надо отцеплять паровоз.

Вот все, что «усвоил» т. Лещев из этого приказа.

Осмотрели мы паровоз Эу № 712-79 машиниста т. Дрофа. Одна песочная труба оказалась неисправной, сам паровоз грязный.

— Как же ты, т. Дрофа, собрался под поезд?

Оказывается, приказ № 78/Ц ему понятен, машинист он хороший, но из-за своей нерадивости и халатности т. Дрофа не претворяет этот приказ в жизнь. Это уже другая категория людей, — они нуждаются в систематической воспитательной работе с ними.

Рейдскую бригаду всюду встречали хорошо. Мы провели много бесед с машинистами, помощниками и кочегарами. У паровозников большое стремление овладеть по-красноречивски новым графиком, повышать свою квалификацию.

Мы получили от машинистов много ценных предложений. В частности, предлагается сократить остановки поездов на промежуточных станциях и тем самым способствовать успешному и быстрому освоению новых весовых норм и достижению высокой технической скорости.

Бригада рейда: С. Иванов, Д. Никитин, Б. Романов, П. Васильев, В. Прокопчик, Г. Мартынюк, А. Колесов, Н. Костюков, П. Панкратов, Г. Федорин.

Грубое нарушение Правил

23 мая по вине старшего стрелочника станции Тайга Напольской, составителя Ускова и дежурного по станции Сиволова было допущено грубое нарушение ПТЭ и инструкции по движению поездов. С 17-го пути в этот день готовился к отправлению маршрут. В тот момент, когда уже был открыт семафор, осмотрщики обнаружили брак в поезде, заявили составителю и стрелочнику об отцепке большого вагона.

Старший стрелочник Напольская, не доложив дежурному по станции Сиволову о том что в поезде будет производиться

отцепка, приступила к разборке маршрута. При открытии семафора вместе с составителем Усковым стали производить отцепку вагона. В свою очередь Сиволов не спросил у стрелочника почему не отправляется поезд и не заинтересовался причиной задержки.

Такое безответственное отношение к делу всегда может привести к самым тяжелым последствиям.

Литош,

зам. нач. кондукторских бригад станции Тайга.

Плохо содержат путь

Некоторые бригады 5 околотка Тайгинской дистанции пути безответственно относятся к своим служебным обязанностям.

Отделение бригады т. Байгулова после окончания путевых работ никогда не производит ревизку пути, оставляя углы и перекосы. Очень плохо работает отделение бригады Николаева.

Дорожному мастеру 5 околотка Рыбниково нужно заставить этих бригадиров по боевому заниматься оздоровлением пути.

Демин,

старший путевой обходчик Тайгинской дистанции пути.

Преступно относятся к перевозке живности

Партия и правительство в настоящее время особое внимание уделяют развитию социалистического животноводства. Путем транспортировки высокопродуктивные сельскохозяйственные животные развозятся по совхозам, колхозам и товарным фермам, раскинувшимся по всем уголкам нашей могучей необъятной родины. Перед работниками железнодорожного транспорта стоит ответственная задача — своевременно и без потерь обеспечить перевозку живности.

Согласно приказа начальника дороги, станция Тайга должна являться основным пунктом для обеспечения перевозимой жи-

вности водой. На деле этого нет, данный приказ явно игнорируется. Парк, где останавливаются поезда с живностью не обеспечен водонапорными колонками, что не дает возможности во время стоянки поезда напоить скот. В результате живность в течение 18-20 часов остается без водопоя.

Маневровые диспетчера Лапин и Каплин всячески отказываются подать паровоз для снабжения живности водой, ссылаясь на то, что вода в паровозных тендерах отравлена. Об этих исключительно безобразных фактах хорошо известно на-

Шире развернем работу по санитарной обороне

Обсудив обращение членов общества Красного креста и Красного полумесяца автозавода имени товарища Сталина, мы, активисты Тайгинской линейной организации РОКК, учитывая важность укрепления санитарной обороны Советского Союза, включаемся в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки и берем на себя такие обязательства:

Повседневно бороться за точное выполнение боевых приказов наркома товарища Л. М. Кагановича. На основе широкой массово-разъяснительной работы обязуемся вовлечь в члены общества РОКК не менее 5000 человек.

К концу года подготовить 400 значкистов ГСО первой ступени и 100 человек второй. Среди школьников подготовить 200 значкистов ГССО.

Организовать 25 санитарных постов на полевых станциях нашего отделения и Тайгинском узле. Открыть школу медсестер и организовать курсы медицинских сестер с отрывом от производства.

Мы призываем всех железнодорожников Тайгинского отделения по боевому включиться в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки на лучшую оборонную работу. Будем бороться за то, чтобы каждый железнодорожник имел военную специальность.

По поручению собрания актива общества РОКК:

М. Паршин, Т. Овчаров, Л. Андреева, И. Красносельская, И. Забков и другие.

Провели кросс

24 мая на стадионе Тайгинского узла проводился кросс имени тов. Шверника. В кроссе приняло участие 220 человек железнодорожников. В беге по пересеченной местности на дистанцию 1000 метров наилучших успехов добился курсант аэроклуба т. Резник В., пробежавший это расстояние за 2 минуты 55 секунд. Вторым пришел на старт командир взвода стрелковой охраны т. Кусов М. Он пробежал эту дистанцию за 2 минуты 56 секунд. Из женской команды первенство по бегу заняла ученица железнодорожной школы № 33 Я. Притеева, пробежавшая расстояние в 500 метров за 1 минуту 33 секунды.

В кроссе приняли участие не только молодежь, а и старые производственники стахановцы. Пожилой плотник-стахановец Тайгинского вагонного депо т. Ноговицын С. пробежал расстояние 1000 метров за 3 минуты 20 секунд.

В этот же день было организовано метание гранат. Первое место занял т. А. Бобкин — машинист инструктор депо, бросивший гранату на 65 метров. Второе место занял т. Мирошниченко (райком профсоюза) — бросил гранату на 60,5 метра.

Кирпиченко,

пред. спорт. общества «Локомотив».

Врид. ответ. редактора

А. ПАНФИЛОВ.