

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 65 (902)

12 июля 1939 года, среда

Цена 6 коп.

ОБЕСПЕЧИТЬ ВЫПОЛНЕНИЕ ПРИКАЗА № 157-Ц

Сталинский нарком Лазарь Моисеевич Каганович в своем приказе № 157/Ц дал глубокую, развернутую программу действий борьбы за выполнение государственного плана погрузки. Он наметил в нем конкретные пути обеспечивающие выполнение сталинского задания — грузить ежедневно 102 тысячи вагонов.

Наше Тайгинское отделение располагает колоссальными внутренними резервами для выполнения государственного плана погрузки. Эти резервы кроются в ускорении оборота вагонов, в рациональном использовании паровозов, в отправке полновесных составов и т. д.

Заданный план для нашего отделения — грузить 789 вагонов в сутки безусловно вполне реален и выполним. Однако мы его не выполняем.

Отделение продолжает отставать. Сбивается погрузка леса, цемента, зерна и других грузов. Все это говорит за то, что подлинно большевистская борьба за реализацию боевого приказа № 157-Ц у нас на сегодня еще не развернута. Отделение почти ежедневно недогружает около 100 вагонов, оно уже задолжало стране свыше 900 вагонов.

За 9 дней июля общий план погрузки отделением выполнен на 87,1 процента. Если по углю план погрузки выполнен за это время на 104 процента, то по таким грузам как цемент всего на 60 процентов, а по лесу и того меньше — 57,7 процента. Чем можно объяснить такое позорное отставание отделения в выполнении плана погрузки? Объяснить можно только нежеланием вести повседневную большевистскую борьбу за реализацию приказа № 157-Ц. Это можно подтвердить целым рядом фактов.

До сих пор на отделении продолжают иметь место факты преступного отношения к использованию подвижного состава. На станции Тайга (нач. т. Карпов) десятки вагонов сутками простаивают в ожидании подачи под выгрузку и под перегрузку. 25 июня на станцию Тайга прибыл вагон № 355421, который простоял до подачи под выгрузку 29 часов, а под выгрузкой находился еще того больше — 53 часа. Вагон № 399018 в общей сложности простоял на станции 204 часа. Таких примеров можно привести десятки.

Далеко еще не изжиты у нас бесцельные гонки вагонов. 6 июля, например, главный кондуктор Банщиков, следуя с поездом № 1057, на станции Межениновка должен был отцепить от него два вагона под выгрузку. Этого им сделано не было, вагоны были провезены на станцию Тайга. В результате беспечности и безответственного отношения к делу со стороны главного кондуктора Банщикова, эти вагоны были отправлены к месту выгрузки только на следующие сутки.

До сих пор нет еще настоящей борьбы за сокращение простоя вагонов со стороны отдельных диспетчеров отделения. Вот харак-

терный пример безобразного командования со стороны диспетчера Ильина. 9 июля на станции Судженка, подготовленный к отправлению угольный маршрут, стоял в ожидании паровоза. В это время на станцию прибывает резервом паровоз. Казалось бы вполне можно было отправить готовый маршрут, но Ильин этого не мог сделать, так как он не подослал своевременно на эту станцию кондукторскую бригаду. Маршрут был обречен на дальнейший простой.

Нарком товарищ Л. М. Каганович в пункте 27 приказа № 157/Ц требует — «начальникам отделений движения и паровозного хозяйства не допускать отправления со станции неполновесных поездов, обеспечить выполнение установленной весовой нормы, проверяя каждый конкретный факт неполновесности составов и оформлять его с точным описанием причин».

Эти требования наркома руководством отделения так же не выполнены. В июне отделением было отправлено 183 неполновесных поезда. В результате отправления неполновесных поездов было недогружено грузов в сторону Болотной 16235 тонн и в сторону Мариинск 10393 тонны. Не прекращается отправление неполновесных поездов и в июле. 3 июля, например, на Мариинск отправлено три неполновесных поезда, 5-го и 7 июля 6 поездов и т. д.

Эта антигосударственная практика отправления неполновесных поездов со станции Тайга, как ни странно, допускается с ведома руководства отделения. Был случай когда заместитель начальника отделения т. Дмитриук сам дал согласие на отправление неполновесного поезда.

Не все обстоит благополучно и с выполнением графика движения поездов. В июне отправление поездов по графику составило всего 79 процентов, а проследование 38,5. Участковая скорость выполнена всего только на 86,2 процента. Эти цифры свидетельствуют о том, что в отделении также нет настоящей борьбы за выполнение наркомовского графика.

Много теряет отделение на плохой работе с клиентурой. Десятки вагонов сутками простаивают под выгрузкой на станции Томск I, Яшкино, Хопкино. 10 июля 12 вагонов простояли на станции Томск I (нач. т. Алимова) больше 12 часов.

Подобному антигосударственному отношению к использованию подвижного состава должен быть положен конец. Мириться дальше с такой неорганизованностью и самотеком в работе нельзя. Мы должны в ближайшие же дни добиться строгого выполнения приказа № 157-Ц.

На борьбу за выполнение плана погрузки, за ускорение оборота вагонов, за полное использование колоссальных внутренних резервов должны выступить единым фронтом все железнодорожники Тайгинского отделения, с тем чтобы достойно встретить свой радостный праздник — 30 июля!

Соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки

Бригады тт. Шимбеля и Мохнаткина добились высоких показателей в работе

Стахановцы промычного цеха паровозного депо Тайга большевистскими делами отвечают на обращение дорожного хозяйственного актива.

8 июля бригада слесарей, возглавляемая бригадиром т. Шимбелем, выпустила паровоз № 738-29 с большим объемом ремонта за два с половиной часа при норме 14 часов.

На ремонте этого паровоза слесарь-стахановец т. Кокшаров выработал свыше трех с половиной норм. Тт. Карельский и

Симочкин производственные измерители выполнили на 300 процентов.

9 июля особенно хорошо работала бригада т. Мохнаткина. Паровоз № 732-87 ею был выпущен так же за два с половиной часа с хорошим качеством ремонта. Высокие образцы работы показали слесари тт. Пленин, Дудко и другие, поднявшие производительность труда до 400 процентов.

Г. Назаров, мастер промычного цеха депо Тайга.

Повышают производительность труда

Среди смен и бригад колесных мастерских станции Тайга с новой силой развернулось социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки.

На днях смена мастера т. Цукермана, работая на обточке колесных пар, добилась исключительно высокой производительности труда. Стахановцы его смены токари тт. Помыткин и Овчинников выполняют норму по обточке бандажей на 350 процентов.

Неплохо работали в эту смену бандажник т. Богаченко и токарь-шечник т. Тонких. Они довели норму выработки до 200 процентов.

И. Гавриленко.

Успехи стахановцев МПС-19

В наступившие предпраздничные дни бригады машинно-путевой станции № 19 показывают замечательные образцы стахановской работы.

9 июля бригады т. Теличанова и т. Белоревского, выполняя работу по капитальному ремонту пути, обеспечили выполнение программы на 300 процентов.

Лучшие стахановцы тт. Шабанова, Федченко Е., Марченко А. дали выше четырех норм выработки, заработав в среднем по 22 рубля за смену.

Не плохо работали ремонтные рабочие тт. Корнаков, Гусев, Деревцев, Носов, Огородников и другие, которые выработали за восьмичасовой рабочий день по 2—3 нормы.

Поздняков, зам. нач. МПС-19 по политчасти.

В ОТВЕТ НА ПРИКАЗ НАРКОМА

Коллектив работников станции Тайга большевистскими делами отвечает на приказ сталинского наркома Л. М. Кагановича № 157/Ц.

Замечательных успехов в работе добился составитель поездов стахановец т. Горшечников. Применяя метод Краснова — Кожухара он формирует поезда за 15-20 минут при норме 45.

Следуя примеру т. Горшечникова составитель т. Котов также выполняет нормы на 280-300 процентов.

В полной технической исправности и чистоте содержит свой район стрелочный значист т. Баранович. Он четко и аккуратно

ратно готовит маршруты приема и отправления поездов. Хорошо работает стрелочница его района т. Маслова.

Маневровый диспетчер т. Лукашев, в результате слаженной работы своей смены, добился стопроцентного отправления поездов по графику. В его смене уже давно не имеется ни единого нарушения Правил технической эксплуатации и трудовой дисциплины.

Стахановцы станции Тайга свои успехи в работе посвящают Сталинскому дню железнодорожника.

А. Шокуров.

Готовят подарки

Стахановцы Анжерского вагоно-ремонтного пункта в честь четвертой годовщины Сталинского дня железнодорожника — 30 июля готовят производственные подарки.

10 июля болторез т. Абросимов выполнил норму на 604 процента. Кузнец этого же цеха т. Федоров со своим молотобой-

цем т. Трофетниковым подняли производительность труда до 340 процентов.

Хорошо в этот день работали стахановцы среднего ремонта плотник т. Трюк, кровельщик т. Буланов, слесари тт. Матюхин и Зуев. Они в среднем за смену выработали по 3 нормы.

И. Ильин.

Примерная проводница

С большой внимательностью и чуткостью к обслуживанию пассажиров относится проводница-комсомолка томского резерва т. Шмагина. За вежливое обращение с пассажирами и честное отношение к служебным обязанностям она неоднократно от пассажиров получала благодарности.

За добросовестное отношение к

работе руководство резерва проводников выдвинуло т. Шмагину на должность бригадира. Несмотря на то, что объем работы ее увеличился, она и сейчас успешно справляется с возложенными на нее обязанностями. Тов. Шмагина с честью оправдывает почетное звание комсомолки.

Прокопенко.

МОНГОЛЬСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА

(Справка)

Монгольская Народная Республика (Внешняя Монголия) находится в северной части Центральной Азии. Она граничит с СССР (на протяжении 1900 километров), Тувинской Народной Республикой и Китаем. По площади (1.250 тыс. кв. километров) МНР почти равна Великобритании, Франции и Германии, взятым вместе. Численность населения — около 1.500 тысяч.

Территория Монгольской Народной Республики — обширное плоскогорье, распадающееся на две части: высокую гористую северо-западную и более низкую, волнообразную, равнинную восточную и юго-восточную. Равнинная часть состоит, главным образом, из песчаных степных пространств и из пустынь. Степи, покрытые густой, высокой травой, представляют собой прекрасные пастбища. На пастбищном хозяйстве и зиждется в основном народное хозяйство страны. Земледелие в нем занимает незначительное место: в 1926 году, например, обрабатываемые посевные площади составляли только около 43.000 гектаров.

Железных дорог МНР не имеет. Шоссейными дорогами она связана с советскими городами Верхнеудинском и Иркутском, а также с так называемым Чуйским трактом, идущим через Алтай до Бийска. Имеются также дороги в китайские города — Хайлар, Калган и Гуйхуа-Чен. Между столицей МНР Улан-Батором (б. Урга) и Верхнеудинском (Улан-Удэ) курсируют самолеты советского гражданского воздушного флота.

* * *

Вплоть до начала XX века Внешняя Монголия дожила, как чисто скотоводческая страна, с укладом хозяйств, сохранившимся еще со времен Чингисхана, с нетронутым феодально-теократическим строем. Несколько десятков владетельных князей и лам-гегенов являлись полными властителями над крестьянами-скотоводами (аратами). Помимо князей и высшего духовенства на шее монгольских пастухов сидело огромное количество более мелкого паразитического духовенства — лам, гнездившихся в бесчисленных буддийских монастырях. Дело образования и врачевания народа полностью находилось в их руках. 12—15 лет тому назад духовенство составляло 13 процентов всего населения Монголии, а по отношению к мужскому населению даже 36 процентов. До революции 1921 года Монголия не имела ни одного светского учителя, врача, фельдшера.

Несчадно эксплуатировались пастухи араты и китайским торгово-ростовщическим капиталом, сумевшим в течение столетий выработать сложную систему грабежа, широко используя для этих целей административный аппарат.

В таком состоянии феодальная Монголия вступила в XX век.

Когда с началом китайской революции в монгольской массе началось сильнейшее революционное брожение, оно, при поддержке царского правительства России, было использовано князьями и ламами в своих интересах. Революционно освободительные стремления арат были направлены целиком по антикитайскому руслу; власть в образовавшейся в конце 1911 года Автономной Монголии оказалась опять в руках крупнейших феодалов и виднейших лам во главе с «великим ханом» — главой буддийской церкви в Монголии — Чжэб-цзун-Дамба-Хутухтой. Китай под давлением русского царизма признал за Внешней Монголией автономию.

Великая Октябрьская Социалистическая революция в СССР дала Монголии сильнейший революционный толчок.

Аратская масса окончательно перестала доверять своим князьям и выдвинула из своей среды подлинных борцов за освобождение страны от колониального гнета и от господства князей и церкви. Когда в Монголию, на смену китайским оккупантам, вторглись, по указке той же японской во-

енщины, выбитые нашей Красной Армией из Восточной Сибири белогвардейские банды барона Унгерна, они встретили уже вооруженный отпор со стороны монгольского народа, который был организован народно-революционной партией и созданным в начале 1921 года Временным революционным правительством. Это правительство обратилось к РСФСР за помощью против белых. В июне 1921 г. Урга, а затем и вся Внешняя Монголия была освобождена советскими частями и монгольскими партизанами. 1 ноября того же года монгольское правительство ограничило власть Богдо-хана (Великого хана) фактически только духовными делами; феодально-теократическая деспотия уступила место конституционной монархии.

Для Монголии начался новый период ее жизни, основным содержанием которого была все более широко развертывающаяся борьба за хозяйственно-политическое и культурное освобождение от феодализма. Организатором и руководителем этой борьбы являлась сложившаяся в 1920 году народно-революционная партия — передовой отряд монгольского народа — на правах сочувствующей примыкающая к Коминтерну. Борьба, на первых порах, была чрезвычайно трудной. Князья и ламы, при поддержке японской военщины, упорно отстаивали свои хозяйственные и политические позиции. Но верх взяла новая, аратская власть, последовательно проводившая ряд революционных мероприятий и все больше завоевывавшая доверие широких народных масс. В числе этих мероприятий можно указать на отмену политических прав князей, конфискацию у них имущества, аннулирование кабальных долгов населения иностранным торговым фирмам, отделение церкви от государства и т. д.

Знаменательным этапом в истории послереволюционной Монголии явилось провозглашение в 1924 г. Народной Республики и принятие конституции, по которой князья и ламство лишались политических прав, а земля объявлялась государственной собственностью. В качестве верховного органа власти конституцией был установлен Великий Хуралдан («сез»), или Хурал, собирающийся раз в год из представителей аймачного (сельского) и городского населения и воинских частей. Органами местного самоуправления в МНР являются местные хуралы и их исполнительные органы. Правом выборов пользуются все граждане, достигшие 18 лет, за исключением эксплуататоров, быв. князей, монахов и пр.

Устав монгольской народно-революционной партии, принятый пленумом ЦК МНРП в марте 1936 года, следующим образом формулирует государственную сущность МНР: «Опыт всех лет революции с несомненностью показал, что Монгольская Республика... в силу социально-экономических и национально-бытовых особенностей страны может существовать лишь как народно-революционная, противимпериалистическая, буржуазно-демократическая республика нового типа, закладывающая основы для постепенного перехода на путь некапиталистического развития».

Народно-революционная партия за короткий период, опираясь в своей борьбе на 20-тысячную массу рабочих и служащих МНР, организованных в профсоюзы, имея преданного помощника в лице Революционного союза молодежи (являющегося секцией Коммунистического Интернационала молодежи), добилась больших успехов на этом пути.

Эти успехи видны во всем. Поголовье скота в МНР с 13,7 миллиона голов в 1924 г. выросло к 1937 г. до 23,3 миллиона голов; средняя обеспеченность одного хозяйства выросла с 65 до 120 голов (главным образом, овец). В стране созданы 25

государственных сенокосных, тракторных и конных станций, которые имеют все шансы превратиться в мощный фактор коренной перестройки монгольского скотоводства. Построен и строится ряд промышленных предприятий, рассчитанных, прежде всего, на переработку отечественного сырья (шерсть, кожа и т. д.). В стране, не имевшей до 1921 года ни одной светской школы, создан, помимо широкой сети начальных школ, ряд техникумов и других средних школ, готовящих национальные культурные кадры. В Улан-Баторе, помимо центрального органа ЦК МНРП газеты «Унэн» («Правда»), издаются еще 4 газеты и несколько журналов. Создана, наконец, хорошо вооруженная монгольская народно-революционная армия, не раз уже на деле показавшая в пограничных столкновениях с японо-манчжурами свою стойкость и силу своего оружия.

* *

Монгольский народ строит новую жизнь с дружественной помощью и поддержкой своего великого соседа — Советского Союза. Эту поддержку он ощущает непрерывно с 1921 года, когда советский народ помог Монголии освободиться от белогвардейских орд Унгерна. С тех пор, особенно после захвата Японией в 1931 г. Манчжурии, обстановка на Дальнем Востоке значительно обострилась. С января 1935 года столкновения на восточной границе МНР, спровоцированные японо-манчжурскими властями, стали очень частым явлением. Они показали монгольскому народу, что японская военщина готовит вооруженное нападение на МНР с целью лишить монголов их национальной независимости и свободы.

Создавшееся положение привело к тому, что 12 марта 1936 года был подписан Протокол о взаимной помощи между СССР и МНР. Вождь народов великого Советского Союза товарищ Сталин в том же году, в беседе с американским журналистом Рой Говардом произнес слова, вселившие надежду и уверенность в сердца монгольского народа: «В случае, если Япония решится напасть на Монгольскую Народную Республику, покушаясь на ее независимость, нам придется помочь Монгольской Народной Республике... Мы поможем МНР так же, как мы помогли ей в 1921 году».

Глава советского правительства товарищ Молотов вновь подтвердил на третьей сессии Верховного Совета СССР твердую решимость СССР противостоять всякой попытке агрессии против МНР. «Я должен предупредить, что границу Монгольской Народной Республики, в силу заключенного между нами договора о взаимопомощи, мы будем защищать так же решительно, как и свою собственную границу», — выражая волю всего советского народа, сказал тов. Молотов.



В Барзасском районе ведутся работы по изысканию нефти.

На снимке: технический руководитель Невской нефтеразведывательной партии инженер тов. Рожен П. И. (справа) и старший буровой мастер тов. Кистанов А. М. у Суровой вышки.

Бюро клише ОблТАСС.

Не уделяют должного внимания технической учебе

Станция Анжерская в прошлом неоднократно занимала первенство в соревнованиях с другими станциями.

Коллектив ее вполне здоровый, сплоченный, работоспособный. Здесь имеется немало замечательных стахановцев, таких как тт. Шалаев — составитель, Локтионов — сцепщик, Чураков — старший стрелочник и ряд других товарищей.

Однако за последнее время станция Анжерская заметно ухудшила свою работу. Понижилась трудовая дисциплина, не стало уделяться нужного внимания технической учебе и т. д. Все это привело к тому, что в июне был допущен прием поезда в то время когда на станции производились маневры, имелся случай взрыва стрелки. Содержание стрелочного хозяйства по техническому состоянию и чистоте, комиссионным квартальным осмотром признано неудовлетворительным.

Дежурные по станции тт. Туголуков и Шахрай В. Правила технической эксплуатации и инструкции по движению не знают. На предварительном испытании они не могли ответить даже на «посредственно». Дежурный по станции Шахрай вынужден был признать, что в Правила технической эксплуатации он последний раз заглядывал еще в январе месяце, а технико-распорядительного акта станции (основного документа без которого дежурный по станции работать не может), он совершенно не знает и даже его не видел.

Этот факт говорит за то, что начальник станции т. Михайловский сам не выполняет приказов наркома. Он не имел никакого права допускать на дежурство т. Шахрай не ознакомив его с технико-распорядительным актом станции.

Руководству станции Анжерская и в первую очередь т. Михайловскому надо серьезно взяться за выправление работы станции. К Сталинскому дню железнодорожники анжерцы должны устранить все имеющиеся у них в работе недостатки.

А. Шевцов,
инспектор движения.

КИНОСЕАНСЫ ПРИ ДНЕВНОМ СВЕТЕ

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 8 июля. (ТАСС)

Работники монтажных мастерских Днепропетровского Облкинофототреста тт. Гинзбург, Косой и Попов сконструировали установку экрана из матового стекла для демонстрации кинофильмов днем. Вчера состоялся первый в Днепропетровске киносеанс при дневном свете.

Видимость продемонстрированных звуковых хроникальных фильмов оказалась лучшей, чем в стационарных кинотеатрах.

Врид. ответ. редактора
А. ПАНФИЛОВ.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

13 июля, в 6 часов вечера, в помещении редакции газеты «За большевистский транспорт» РК союза железнодорожников созывает совещание цеховых уполномоченных по распространению газет и журналов,

по вопросу — распространение печати на Тайгинском отделении.

Явку на заседание обеспечивают председатели местных и цеховых комитетов.

Председатель РК союза железнодорожников А. Быков.