

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 91 (928)

18 сентября 1939 года, понедельник

Цена 6 коп.

О внутренних причинах военного поражения Польши

(ПЕРЕДОВАЯ «ПРАВДЫ» ЗА 14 СЕНТЯБРЯ 1939 ГОДА)

Хотя с момента начала военных действий между Германией и Польшей прошел какой-либо десяток дней, уже можно утверждать, что Польша потерпела военный разгром, приведший к потере почти всех политических и экономических центров.

Трудно объяснить такое быстрое поражение Польши одним лишь превосходством военной техники и военной организации Германии и отсутствием эффективной помощи Польше со стороны Англии и Франции. В ходе военных действий между Германией и Польшей нельзя привести фактов сколько-нибудь серьезного сопротивления польских войск наступлению германской армии, фактов какого-либо частичного успеха поляков на том или ином оперативном направлении. Мало того, все данные о положении в Польше говорят о все возрастающей дезорганизации всей польской государственной машины, о том, что польское государство оказалось настолько немогущим и недееспособным, что при первых же военных неудачах стало рассыпаться.

В чем же причины такого поражения, которые привели Польшу на край банкротства?

Они коренятся в первую очередь во внутренних слабостях и противоречиях польского государства.

Польша является многонациональным государством. В составе населения Польши поляки составляют всего лишь около 60 процентов, а остальные 40 процентов составляют национальные меньшинства — главным образом украинцы, белорусы, евреи. Достаточно указать, что украинцев в Польше насчитывается не менее 8 миллионов, а белорусов около 3 миллионов. Эти два наиболее крупные национальные меньшинства вместе составляют до 11 миллионов населения. Для того, чтобы наглядно представить удельный вес украинского и белорусского населения в Польше, следует указать, что эта сумма превышает население таких государств, как Финляндия, Эстония, Латвия и Литва вместе взятых.

Казалось бы, что правящие круги Польши должны были наладить с такими крупными национальными меньшинствами нормальные отношения, обеспечить за ними национальные права, дать им хотя бы административную автономию, если не политическую автономию, дать национальные школы, культурные учреждения и т. п., ибо ясно, что без обеспечения таких или подобных им национальных прав для национальных меньшинств невозможно сохранить многонациональное государство, невозможно обеспечить его внутреннее единство и жизнеспособность. Однако польские правящие круги оказались неспособными понять это элементарное условие существования и жизнеспособности многонационального государства и сделать какие-либо практические шаги по осуществлению этого условия. Более того — польские правящие круги сделали все возможное для того, чтобы ухудшить отношения с национальными меньшинствами и довести их до крайнего напряжения.

Национальная политика правящих кругов Польши характеризуется подавлением и угнетением национальных меньшинств

и особенно украинцев и белорусов. Западная Украина и Западная Белоруссия — области с преобладанием украинского и белорусского населения, являются объектами самой грубой, беззастенчивой эксплуатации со стороны польских помещиков.

Положение украинцев и белорусов характеризуется режимом национального угнетения и бесправия. Правящие круги Польши, кичащиеся своим якобы свободолюбием, сделали все, чтобы превратить Западную Украину и Западную Белоруссию в бесправную колонию, отданную польским панам на разграбление. В этом отношении политика Польши ничем не отличается от угнетательской политики русского царизма.

Правящие круги Польши проводят на деле политику насильственного ополячения украинцев и белорусов. Земли Западной Украины и Белоруссии заселяются польскими военными колонистами, так называемыми «осадниками». Поляки, составляющие здесь минимальный процент населения, составляют господствующую силу, держащую в своих руках весь аппарат власти.

Во всех звеньях административного аппарата снизу доверху господствует польский язык. Все чиновники и судьи — поляки, не признающие другого языка, кроме польского. Лица неполякской национальности не имеют доступа на какие-либо должности. Свое господство над национальными меньшинствами правящие круги Польши поддерживают карательными экспедициями, полевыми судами, белым террором, разжиганием межнациональной розни.

Украинские и белорусские культурные учреждения и школы сведены почти к нулю. Достаточно указать, что конституция Польши не предусматривает для национальных меньшинств не только какой-либо даже урезанной автономии, но и права учить детей на своем родном языке.

Но насильственное ополячение украинцев и белорусов не ограничивается только школой. В таком же положении находятся украинская и белорусская литература, печать, искусство.

В результате всего этого украинское и белорусское население обречено на культурное одичание.

Таковы причины, в силу которых в Польше не создается и не могло создаваться внутреннее единство и консолидация сил многонационального государства, которые смогли бы высоко поднять водни патриотизма и объединили бы польскую армию, состоящую не только из поляков, но и из украинцев и белорусов, в едином стремлении дать отпор военному противнику.

Национальные меньшинства Польши не стали и не могли стать надежным оплотом государственного режима. Многонациональное государство, не скрепленное узлами дружбы и равенства населяющих его народов, а, наоборот, основанное на угнетении и неравноправии национальных меньшинств, не может представлять крепкой военной силы.

В этом корень слабости польского государства и внутренняя причина его военного поражения.

Соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки



Знатные люди паровозного депо Тайга. На снимке (сверху вниз): машинист инструктор, комсомолец В. Ф. Иванов, бригадир комсомольско-молодежной комплексной бригады А. И. Левша.

Успехи бригады тов. Шутенко

Аппаратная бригада промывочного цеха паровозного депо Тайга (бригадир т. Шутенко) осваивает скоростной метод ремонта смазочных аппаратов на паровозах серии «ФД», «ЭМ» и «СУ».

Установленную норму на ремонт одного аппарата 23 часа стахановцы бригады т. Шутенко снизили почти в три раза. Так, 15 сентября слесарь-аппаратчик т. Сергеев отремонтировал аппарат на паровозе серии «ЭМ» за 7 часов при норме 32, выполнив задание на 466 процентов. Делая ремонт такого же аппарата слесарь т. Синченко выполнил его на 16 часов раньше установленного времени.

В. Брагин.

СТАХАНОВСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

16 сентября слесари-стахановцы промывочного цеха Тайгинского паровозного депо тт. Березовский и Колпаков на промывочном ремонте паровозов подняли норму выработки до 427 процентов каждый.

В этот же день высокую производительность труда показали тт. Кузнецов и Леников выработавшие по 302 процента к норме. На 192 процента перевыполнил свое задание слесарь т. Посохов.

Н. Ильин.

Быстро продвигают поезда

Передовые машинисты Тайгинского паровозного депо по боевому выполняют приказ Л. М. Кагановича о продвижении поездов и экономии топлива.

Кривоносцы колонны машиниста-инструктора т. Дрозд успешно водят поезда с перевыполнением технической скорости. Машинисты тт. Чуланов и Шевкунов 15 сентября перевыполнили техническую скорость на 7 километров в час. За 1 декаду сентября они сэкономили 18.292 килограмма топлива.

В этот день кривоносских показате-

лей достигли машинисты колонны т. Языкова. На участке Тайга — Болотная машинисты этой колонны тт. Федорицев, Шестаков и Романов дали техническую скорость 48 километров в час вместо нормы 37. В целом машинисты колонны т. Языкова за десять дней сентября сэкономили 8.190 килограммов топлива.

Большую экономию угля дают машинисты паровозных колонн тт. Ганжа и Климанова, которые за декаду сентября сэкономили 32.297 килограммов топлива.

А. Шокуров.

Внедряют безотцепочный ремонт вагонов

Организация безотцепочного укрупненного ремонта, одобренная наркомом товарищем Л. М. Кагановичем широко применяется в смене № 2, руководителем которой является мастер пункта технического осмотра т. В. Тимохин.

Смена т. Тимохина внедряет этот метод добилась хороших результатов в работе. 12 сентября его смена выпустила из укрупненного ремонта 12 вагонов без отцепки от поездов. Стахановцы борются за каж-

дую минуту, снижая простой вагонов в ремонте. Слесарь-вагонник т. Шубин сменил колесную пару у двухосного вагона за 45 минут при норме 1,5 часа. В этот же день вагонный слесарь т. Караванов на смене скатов четырехосного вагона снизил установленную норму на 2 часа.

С. Ватлин,

нормировщик вагонного депо ст. Тайга.

Соревнование путейцев

Соревнуясь на лучшую подготовку к зиме стахановцы 5 й дистанции пути добились значительных успехов.

Стахановцы первого рабочего отделения, руководимые бригадиром т. Сидоровым добились того, что их отделение имеет оценку 0 баллов.

Многие обколотки имеют хорошую балловую оценку. Не так давно, 4 обколоток

(мастер т. Шакин) имел 68 баллов, сейчас он имеет 13,2.

Значительно улучшил текущее содержание пути дорожный мастер 3 обколотка т. Костырев, раньше его обколоток имел 150 баллов, а сейчас имеет 19,4.

Н. Кесаев,

техник 5 дистанции пути.

Комсомольцы краснознаменной станции Судженка

Комсомольская организация краснознаменной станции Судженка по праву считается передовой на Тайгинском отделении.

Среди комсомольцев и несоюзной молодежи станции широко развернуто социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. На станции из 34 комсомольцев 26 стахановцев и 8 ударников. Две комсомольские группы целиком являются стахановскими. Они показывают пример добросовестного отношения к труду и увлекают за собой остальных железнодорожников.

Комсомольско-молодежная смена, командиром которой является секретарь комитета ВЛКСМ т. Хаустов, лучшая на станции. В августе эта смена план погрузки угля выполнила на 119 процентов, маршрутизацию на 103,6 процента, снизила простой вагонов на 0,5 часа.

Хороших успехов смена добилась благодаря слаженной и дружной работы с работниками транспортного цеха шахт и рудоуправления. В конце каждого месяца смена проводит совместно с угольщиками производственные совещания, на которых обсуждаются недостатки, подводятся итоги месячной работы, намечается план дальнейших действий.

Стахановская группа комсомольско-молодежной смены (группорг т. Белов П.) на протяжении двух лет работает по стахановски. Стрелочники-комсомольцы этой группы тт. Атабаев, Яковлев, Щербаков и другие, свои стрелочные посты содержат в культурном состоянии, не имеют ни одного случая брака в работе. Все они сдали экзамен по Правилам технической эксплуатации на отлично. Хорошо работают таксировщики-комсомольцы тт. Гальцева и Деткова, они оформляют документы на грузные составы за 25 минут при норме 1 час.

Высокие образцы в работе показывает комсомольская стахановская группа пункта технического осмотра. Производственное задание группа выполняет ежемесячно на 230-250 процентов. Электросварщик группорг этой группы т. Овсянников добился выполнения норм на 412 процентов. Личным примером он агитирует комсомольцев своей группы на стахановскую ударную работу. Слесари-комсомольцы тт. Девяткин, Магер, Шевченко, токарь т. Филиппов и другие производственные задания выполняют на 250 процентов.

За последнее время выдвинулись прекрасные молодые кадры из числа комсомольцев, которые стали организаторами коллективной стахановской работы. Комсомолец Николай Шахрай работал в прошлом году составителем, а сейчас он — дежурный по станции. Комсомольцы Девяткин и Шевченко недавно работали чернорабочими, в настоящее время работают слесарями пункта технического осмотра. Комсомолка т. Гальцева работала коммерческим конторщиком, выдвинута на должность таксировщика и многие другие.

Комсомольская организация, проводя большую массовую работу среди молодежи растет за счет передовой, проверенной на практической работе производственной молодежи. В августе комсомольская организация в свои ряды приняла 8 человек.

Большую агитационную работу среди населения проводят комсомольцы по подготовке к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. 16 комсомольцев работают агитаторами на участках. Все они провели по 3-4 занятия, а некоторые из них как тт. Гальцева, Яковлев провели по 5 занятий с избирателями по изучению избирательного закона. Активное участие принимают они в оборудовании агитпункта.

Большим недостатком в работе комсомольской организации является отсутствие повседневного контроля за идейно-политическим воспитанием комсомольцев. Самостоятельно изучающим Историю партии помощь не оказывается. В результате плохой постановки дела политического образования многие комсомольцы не овладевают марксизмом-ленинизмом, летят работать над учебником. Вот, например, комсомольцы тт. Девяткин, Деткова, Сластников до сих пор изучают все еще первую главу „Краткого курса истории ВКП(б)“. Такое положение с политическим образованием должно быть в самое ближайшее время исправлено.

Не успокаиваясь на достигнутых успехах комсомольская организация должна по-боевому развернуть подготовку к зиме, мобилизовать всех членов ВЛКСМ на борьбу за выполнение и перевыполнение производственных измерителей.

Н. Токмаков,
пом. начальника Тайгинского политотдела по комсомолу.



Городской театр в гор. Барнауле.

Фото В. Ларионова.

В ПИХТАЧЕ ЗИМЫ НЕ ЖДУТ

Приближается суровая сибирская зима, но на блок-посту Пихтач ее не ждут. Руководители (нач. Поперник), видимо забыли, как в прошлом году из-за неисправности станционного хозяйства были перебои в движении поездов.

Стрелочные будки требуют капитального ремонта, крыши как решето, печи развалились, требуется исправление дверей и окон. Пассажирскому зданию так же необходимо произвести капитальный ремонт.

Нет заботы у руководителей и о ремонте квартир. Печи во многих квартирах неисправны, штукатурка со стен обвалилась, рамы окон до сих пор не застеклены.

Кроме того, на блок-посту баня пришла в негодность. На зиму рабочие могут остаться без бани.

Такое положение дальше потерпимо. Руководители блок-поста и отделения движения должны немедленно принять действенные меры, чтобы полностью подготовить блок-пост к работе в зимних условиях.

В. Лебедев,
председатель месткома блок-поста Пихтач.

Буду отличным бойцом

С чувством большой радости я встретил новый закон „О всеобщей воинской обязанности“. С глубоким вниманием я прочитал доклад наркома товарища Ворошилова, сделанный им на внеочередной 4-й Сессии Верховного Совета СССР.

4 сентября я зачислен в ряды нашей доблестной Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Я с честью выполню священный долг перед воспитавшей меня социалистической родиной. И если враг посмеет напасть на наши границы я буду бить его беспощадно.

С. В. Квачь,
шофер 5 дистанции пути.

Устраняют утечку воздуха

Слесари-автоматчики пункта технического осмотра станции Тайга развертывают соревнование за высококачественную обработку тормозного оборудования поездов.

Серьезных успехов добились автоматчики четного парка, отправляющие поезда в сторону Мариинска.

Утечка воздуха из поездной магистрали не должна превышать 0,2 атмосферы в минуту. В одно из своих дежурств смена № 3, которой руководит мастер т. Минин отправила большинство поездов с утечкой 0,1 атмосферы. В развернувшимся соревновании в смене т. Минина выявились передовые автоматчики. Так, тт. Павля и Ларин довели среднюю утечку до 0,1 атмосфер.

Передовые автоматчики четного парка сейчас передают свой опыт автоматчикам других смен.

А. Иванов.

Торгуют сырым хлебом

Тайгинский райтрансторгпит не следит за работой своих пекарен. Например хлебозавод на ст. Тайга хлеб выпекает очень плохого качества. Есть случаи, когда хлеб пускают в продажу совершенно сырым или пересоленным, часто попадают в хлебе комки муки.

Начальнику райтрансторгпита т. Попову следует поинтересоваться работой хлебозавода.

Землянский.

Ответ. редактор

П. ПЛЕНИН.

ПОЛНОСТЬЮ ЛИКВИДИРОВАТЬ АВАРИИ И КРУШЕНИЯ НА ОТДЕЛЕНИИ

Лазарь Моисеевич Каганович в приказе № 83/Ц, обращая внимание командиров на борьбу с крушениями и авариями указывал:

„...что крушение или авария подобны поражению отдельной воинской части в бою и, подобно ему, должны быть лично изучены командиром транспорта во всех его деталях для того, чтобы уроки этого поражения были полностью усвоены для исправления недостатков и улучшения всей работы“.

Надо сказать, что это боевое указание наркома, не выполняется. Браки и аварии на отделении не снижаются, а наоборот, продолжают расти. В августе на отделении было допущено 56 случаев брака, а за 15 дней сентября 28 браков, из них две аварии и одно крушение. Взять по службе движения Если в августе по вине движеницев допущено 10 случаев браков, то за первую половину сентября их было допущено 9.

Преступную безответственность к вопросу быстрейшего расследования каждого случая крушения и аварии проявляют нач. отделения т. Руссаков и зам. начальника паровозного отделения т. Чернышев. 8-го сентября на блок-посту 250 км машинист паровоза № 206-63 Свяцкевич вел пассажирский поезд допустил проезд

закрытого проходного семафора. Зам. начальника паровозного отделения т. Чернышев и нач. отделения движения т. Руссаков до сих пор не расследовали и не оформили этот случай актом. Такие факты не единичны.

Грубейшие нарушения Правил технической эксплуатации приводят к тяжелым последствиям. Дежурный по станции Яшкино Мусорин и главный кондуктор Зубрицкий не убедившись в готовности маршрута дали отправление поезду № 1102 в то время как маршрут был не готов, в результате произошло крушение, разбито два вагона.

Как система нарушаются Правила технической эксплуатации на станциях Тайга, Анжерская, Яшкино и Литвиново. Одной из главных причин роста аварий и браков на этих станциях, это отсутствие большевистской бдительности и тревоги со стороны командиров, партийных и профсоюзных организаций. Начальник станции Анжерская Михайловский и нач. станции Яшкино Почечуев вместо организации борьбы с бракоделами и аварийщиками, борьбы за укрепление трудовой дисциплины сами разлагают ее.

Партийные и профсоюзные организации,

случаи нарушений Правил технической эксплуатации, случаи браков, аварий и нарушения трудовой дисциплины на собраниях и на производственных совещаниях обсуждают от случая к случаю. Не один местный комитет, как следует не организовал товарищеского общественного суда. С бракоделами, аварийщиками, прогульщиками и пьяницами решительной борьбы не ведется.

Надо уяснить каждому железнодорожнику, как указывает нарком товарищ Л. М. Каганович в своем приказе № 83/Ц, что „В крушениях концентрируются все недостатки в работе железных дорог. Поэтому борьба с крушениями является первейшей и центральной обязанностью начальников дорог и всего командного состава железнодорожного транспорта“.

Первоочередная задача командиров, стахановцев, ударников и всех честных железнодорожников Тайгинского отделения, на основе глубокого изучения и четкого выполнения Правил технической эксплуатации и приказов НКПС вести решительную борьбу с браками, авариями и крушениями.

П. Катаев,
брид. участкового ревизора НКПС по безопасности движения поездов по Тайгинскому отделению.