

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 100 (488)

12 октября 1939 года, четверг

ЦЕНА 5 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. Воодушевленный 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 государственный 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, организовано 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 широко-

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.

го 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-кривососовцами, 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-кривососовского 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 увеличилось недодача паровозов. Особенно крепко подвели вагонники. Но их вине движение было в корне дезорганизовано, поезда стояли из-за утечек воздуха и плохой работы автотормозов, смерзания смазки, горения буев 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 распались 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. Организованно встречают зиму стахановцы и ударники ремонтных цехов краснознаменного 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 изъяны 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 сочетали с немедленным улучшением работы дороги, в результате этого сентябрьский государственный план погрузки сорван, увеличилось 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 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 хозяйствам 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-кривососовец передал свой опыт и обучил к зиме методом высокопроизводительной работы не менее двух-трех своих товарищей по профессии.

(Окончание см. на 2-й странице)

НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ТОВАРИЦУ Л. М. КАГАНОВИЧУ

(Окончание. Начало на 1-й странице)

4. Внедрить повсеместно на дороге целиком оправдавшие себя новые методы, обеспечивающие стахановскую высококачественную работу: станционные фабричные марки сформированным поездом по опыту составителей Ветомкина и Вдовина, гарантийные стахановские путевки вагонников отремонтированным и осмотренным поездом по опыту тов. Лыкова, гарантийные путевки паровозам на высокие пробеги без межпоездного ремонта по опыту бригады т. Яковлева, отправление стахановских поездов по опыту передовых смен ст. Усаты, передачу телеграмм-наатурок по методу тов. Круза, ремонт паровозов в одну смену по примеру тайгинцев, сопровождение поездов на дальние расстояния без сплошной заливки бус, стахановские колонны кондукторов, стахановские километры, оловотки 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, Кандапан, передовых ст. Усаты.

На основе большевистского выполнения приказа № 209-Ц и соревнования коллективов транспортных цехов угольных трестов и углепогрузочных 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 простой 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 Писского отделения тов. Максимова соревнование диспетчеров-стоцентников, широко внедряя 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. Оборот вагона 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 подеме Томской дороги. Партийно-хозяйственный актив Томской сделает все, чтобы выполнить Ваше указание о повышении бдительности и решительной борьбы с преступной подрывной 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!

Совещание комсомольского актива

10 октября в клубе станции Пассажирская прошло совещание комсомольского актива с участием секретарей первичных парторганизаций нашего отделения. С докладом о решениях IX пленума ЦК ВЛКСМ и задачах комсомола в выполнении решения пленума и боевых приказов наркома товарища Л. М. Кагановича выступил зам. помощника начальника политотдела по комсомолу тов. Мамаев. После доклада развернулись оживленные прения.

Выступавшие подвергли острой критике работу отдельных руководителей комсомольских организаций, которые еще недостаточно уделяют внимания марксистско-ленинскому воспитанию комсомольцев и внесоюзной молодежи, не организуют действенной борьбы за выполнение приказов наркома.

Совещание актива обратилось ко всем комсомольцам Томской дороги с письмом встретить 22 годовщину Великой Октябрьской социалистической революции рядом с новыми производственными победами и оборонными подарками матери-родине.

ПРЕВРАТИМ ТОМСКУЮ В НЕПРИСТУПНУЮ КРЕПОСТЬ ОБОРОНЫ

Письмо комсомольского актива Новокузнецкого отделения ко всем комсомольцам Томской железной дороги

Дорогие товарищи!

Обсудив обращение коллектива орденоносного завода „Красный пролетарий“ — встретить 22 годовщину Великой Октябрьской социалистической революции новыми производственными победами, — мы единодушно приветствуем призыв краснопролетарцев и включаемся в подготовку достойной встречи 22 годовщины Октября.

Одновременно мы решили встретить праздник 22-летия Октября усилением оборонной работы: осовнахимовских организаций, РОКК, „Локомотив“.

В обстановке начавшейся новой империалистической войны, которая грозит опасностью и для Советского Союза быть втянутым в войну, в период, когда героическая Красная Армия с честью и славой выполняет свою великую освободительную задачу по отношению народов Западной Украины и Западной Белоруссии, когда мудрая сталинская политика мира одерживает все новые и новые победы мы не должны забывать о капиталистическом окружении.

Капиталистический мир облит военной лихорадкой. Мы должны помнить и не забывать слова товарища Сталина „...Нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая „случайность“ и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох...“ Мы должны всемерно укреплять оборонную мощь нашей социалистической родины.

Большая и почетная роль в деле укрепления обороны нашей страны, ложится на массовые добровольные общества — Осоавиахим, РОКК, „Локомотив“.

Мы решили обратиться ко всем комсомольцам, членам Осоавиахима, РОКК и „Локомотива“ Томской ж. д. с призывом ознаменовать 22 годовщину Великой Октябрьской социалистической революции подготовкой новых оборонных подарков нашей матери-родине.

Вот наши конкретные обязательства:

Довести до каждого комсомольца, члена Осоавиахима, РОКК и „Локомотива“ исторические документы — доклады товарищей Сталина, Молотова, Жданова, Мануйльского и речи товарищей Ворошилова, Мехлиса, Буденного на XVIII съезде ВКП(б) и решений съезда путем проведения читок, бесед и самостоятельной работы по изучению этих важнейших материалов.

Повысить революционную бдительность и мобилизовать всех трудящихся на выкорчевывание всех остатков вражеского охвостья.

Развернуть массово-разъяснительную работу среди комсомольцев членов Осоавиахима, РОКК и „Локомотива“ по изучению „Краткого курса истории ВКП(б)“, истории гражданской войны, читок художественной литературы и боевых приказов наркома Л. М. Кагановича. Во всех первичных организациях развернуть кружковую работу. К 7 ноября подготовить значкистов ВС 50 человек, ПВХО — 600 чел., ГСО — 250 чел., ГТО — 35 чел. До конца года подготовить значкистов ВС — 100 чел., ПВХО — 1500 чел., ГСО — 500 чел., ГТО — 100 чел.

В каждой хозяйнице, разъезде, путевой казарме создать организации Осоавиахима, РОКК, „Локомотив“.

Систематически проводить в каждой организации тренировки работы в противогазах, походы в противогазах, которыми охватить не менее 3000 человек.

Провести курсы инструкторов ПВХО и подготовить на них 25 человек.

Организовать кружки и подготовить 50 пулеметчиков, 100 гранатометчиков, две группы самозащиты и одну сандружину.

Пусть запомнят враги советского народа, что железнодорожники, сегодня стоящие у станков, завтра могут взять оружие, открыть смертельный губительный огонь по врагам страны социализма.

Превратим Томскую в неприступную крепость обороны на Востоке.

По поручению комсомольского актива Новокузнецкого отделения — М. Сачков, Д. Лобанов, П. Иглин, П. Мамаев, Н. Чешкина, А. Марков, А. Сердюков, И. Камардин, Ф. Денисенко.

С Белорусского и Украинского фронтов

БОЕВОЙ ЭПИЗОД

Находчивость

Разведка донесла, что противник в количестве свыше 200 человек укрепился в селе Сапожин, заняв избы и дворы крестьян. Захватить противника без нанесения ущерба населению, казалось, не было возможности. Польские офицеры хитро использовали село, укрываясь за спинами украинских крестьян, в их избах.

Командир части приказал командиру подразделения товарищу Цуковскому атаковать село и выбить противника. Искусно маскируясь, бойцы окружили село и незаметно подошли к самым избам. По установленному сигналу с криками «ура» бойцы атаковали каждую избу. Противник сдался, не сделав ни одного верного выстрела. 132 солдата и 2 офицера были взяты в плен. Население освобожденного села с большой радостью приветствовало красноармейцев. Так, без жертв и ранений, с нашей стороны противник был разбит.

КУЗНЕЦОВ.

„Ворошиловский залп“ № 7

БОЕВЫЕ ЗАДАЧИ БОРЬБЫ ЗА ПОДЪЕМ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ДОРОГИ

Речь секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) тов. Г. А. БОРКОВА на дорожном партийно-хозяйственном активе 6 октября 1939 года

Товарищи! Наше совещание проходит в знаменательные дни всеобщего ликования народов Советского Союза в связи с блестящим разрешением нашей доблестной Рабоче-Крестьянской Красной Армии великой освободительной задачи по раскрепощению трудящихся Западной Украины и Западной Белоруссии от долголетнего панского гнета и произвола. Выполняя волю советского правительства, волю всего 170-миллионного народа, Красная Армия, горячо поддерживаемая трудящимися Западной Украины и Западной Белоруссии, вписала новую страницу в свою замечательную героическую историю. (Аплодисменты).

В дни, когда Красная Армия перешла границу Польши и развернула свои боевые операции, всколыхнулся весь советский народ, отвечая новыми стахановскими делами на призыв главы советского правительства товарища В. М. Молотова — честно и самоотверженно трудиться на своих постах.

Чем были характерны эти замечательные дни? Везде и всюду, во всей нашей необъятной стране необычайно возрос интерес к международным событиям, интерес к политической информации. Трудящиеся нашей родины жили единым стремлением — помочь Красной Армии, выполнявшей боевые задания партии и правительства.

Эти дни были ознаменованы огромным патристическим трудовым подъемом в городе и деревне. Рабочие в ответ на обращение товарища Молотова брали новые социалистические обязательства, выполняли и перевыполняли производственные планы. В деревне колхозники завершили уборку урожая и отвечали на обращение товарища Молотова тысячами тонн золотого зерна. Стахановским трудом рабочие и колхозники укрепляют обороноспособность страны, могущество социалистической родины.

Новый подъем социалистического соревнования развернулся по всей стране. Возникло движение многоотаночников. Передовой коллектив завода «Красный пролетарий» обратился ко всем рабочим и инженерно-техническим работникам нашей страны с призывом широко организовать предостырьское соревнование. Краснопролетарцы, приняв конкретные обязательства, принимают поддержать их, ширить социалистическое соревнование, ширить переход к обслуживанию одним рабочим нескольких станков.

Великая армия железнодорожников не осталась в долгу перед родиной. Стахановско-кривосовскими делами ответили железнодорожники на призыв своего сталинского наркома поддержать родного брата — доблестную Красную Армию. (Аплодисменты).

На XVIII Съезде партии Лазарь Моисеевич Каганович говорил: «Я должен заверить Съезд, что когда это потребует, мы справимся и с задачей перевозки оборонных грузов. За железными дорогами дело не станет. В случае необходимости мы обеспечим нашу Красную Армию всем необходимым, перевезем все вовремя для того, чтобы то, что мы перевезем, она транспортировала из дул пушек, с самолетов по врагам там, где нужно будет их громить».

Железнодорожники — это нечего скрывать — в событиях в Западной Украине и Западной Белоруссии боевому поддержали это обещание своего любимого наркома.

Но совершенно неверно было бы думать, что все уже сделано. Нельзя на этом самоуспокаиваться и почивать на лаврах.

Ответственная обстановка требует от нас дальнейшей напряженной работы во славу нашей любимой родины, на страх врагам. Поэтому все, что нам сейчас кажется выполненным на «хорошо» и «отлично», не является пределом того, что мы должны сделать. Тем более это касается железнодорожников Томской.

Приближается зима с ее буранами и метелями. Подготовка к зиме должна вызывать особую заботу, потому что мы имели уже тяжелые уроки прошлого года. Об этих уроках здесь много говорили. Эти уроки нам всем памяты. Но это еще не все. Мы не можем не отдавать себе полного отчета в том, что за последнее время Томская дорога не блещет своей работой, своими производственными показателями.

Как работала дорога в те дни, когда вся страна переживает высокий политический подъем?

Дорога работала плохо. План погрузки угля, металла, хлеба, леса и других грузов дорога не выполняла. В сентябре задолженность дороги перед страной росла. Тут уж не приходится ссылаться на зиму, на суровые морозы. Здесь можно сказать одно: мы работали плохо, отставали от общего подъема в стране.

Мы также должны твердо помнить совсем недавние

уроки серьезных срывов в продвижении грузов в восточном направлении. Эти грузы дорога продвигала очень плохо и потребовалось специальное вмешательство ЦК ВКП(б) и лично товарища Сталина, чтобы быстро ликвидировать прорыв в продвижении грузов на Восток. Это для всех работников дороги должно послужить серьезным уроком. Вот почему о работе в зимних условиях нужно подумать очень крепко.

Очень тревожно и то, что на дороге до сих пор не ликвидированы аварии и крушения. Всем нам памяты тяжелейшие поражения дороги в начале этого года. Позор этих крушений еще не смыт. Крушения и аварии на дороге на сегодня не изжиты. Вот последний факт: 25 сентября на перегоне Безменово произошло крушение, было разбито 4 вагона, затормозилось движение поездов. Следовательно, серьезные уроки из прошлых поражений работники дороги еще не извлекли.

Уровень организационной и политической работы, руководство со стороны политотдела дороги далеко неудовлетворительны и не отвечают задаче — возглавить политическую активность железнодорожников. Низкий уровень политической работы вызывает большую тревогу, особенно в связи с тем, что дорога готовится к зиме, к самому ответственному периоду своей работы.

Я считаю, что наше совещание проходит неплохо в смысле критики недостатков работы. Товарищи хорошо, правильно критикуют. Но, очевидно, многие заметили, что здесь мало еще говорят о готовности к зиме, о работе в зимних условиях. Знатные стахановцы дороги гг. Орлов и Яков здесь в своих выступлениях тревожились об этом, они правильно подчеркивали, что нужно серьезно подумать о завтрашнем дне. Именно о завтрашнем дне, значит — о работе в зимних условиях нужно сейчас говорить.

Что нужно сделать по паровозному хозяйству? Мы должны помнить, что успех зимней работы зависит от бесперебойной работы паровозов. Если не будет порч и остановок локомотивов в пути, то работа транспортного конвейера будет обеспечена. Для этого нужно, как правильно здесь говорил тов. Орлов, хорошо подготовить и проверить кадры машинистов, помощников и кочегаров. А на дороге плохо готовятся эти кадры, плохо работают с ними.

Нужно безусловно выполнить приказ № 127-Ц товарища Л. М. Кагановича о сдаче каждым машинистом, помощником и кочегаром экзаменов по Правилам технической эксплуатации и инструкции о работе в зимних условиях. Тов. Орлов правильно отмечал здесь, что пока еще нет настоящей большевистской борьбы за это дело.

Нужно, чтобы опытные машинисты взяли шефство над молодыми машинистами, передали бы опыт вождения тяжеловесных составов, особенно в зимних условиях. Следует сказать, что эта форма на дороге применяется мало. Сейчас нужно эту живую форму использовать, это является жизненной необходимостью.

Необходимо всячески подхватить и довести до конца ценную инициативу тов. Орлова и паровозников Новосибирского депо о социалистическом соревновании машинистов на получение Паспорта-аттестата о готовности работать зимой. Эта инициатива подхвачена и на других дорогах. Для того, чтобы она всемерно развивалась, хозяйственные и политические руководители обязаны взять это дело в свои руки.

Нужно, далее, научиться ремонтировать паровозы точно по графику. Стахановцы комплексных бригад депо Тайга положили начало промысловому ремонту паровозов за одну смену. Отличительная черта соревнования комплексных бригад заключается в том, что оно объединяет слесарей, автоматчиков, дежурных по депо, обходчиков всех профессий, в деле велика роль тягового диспетчера, который должен обеспечить подачу паровоза на ремонт в срок, точно установленный графиком.

Строгое соблюдение графика ремонта паровозов должно быть основным моментом в социалистическом соревновании комплексных бригад.

Все эти мероприятия необходимо подкрепить гарантийными путевками о высоком качестве ремонта, которые выдаются передовыми комплексными бригадами. Это — важное дело, оно должно быть в центре внимания в дни, когда дорога готовится к работе в зимних условиях.

По вагонному хозяйству одно замечание, оно тоже касается людей, ибо все зависит от того, как

мы подготовим людей, как мы организуем их на боевую работу зимой.

В центре внимания здесь должен быть поездной вагонный мастер. Институт поездных вагонных мастеров был создан товарищем Л. М. Кагановичем в 1936 году по приказу № 68-Ц. Поездной вагонный мастер в поездке — такое же ответственное лицо, как главный кондуктор и машинист. Он обязан не только смазывать буксы, он должен следить за ходовыми частями, автоцепной, автормозами. Он должен быть высококвалифицированным работником. Имеем ли мы этих людей на Томской дороге, все ли они соответствуют своей квалификации?

На Томской дороге и за ее пределами известен стахановец — поездной мастер Барнаульского участка тов. Михайленко, который образцово сопровождает поезда и в летнюю жару и в суровые сибирские морозы. Опыт, таким образом есть. Есть живые люди, которые могут передать этот опыт, которые могут учить молодые кадры. Среди поездных мастеров много новичков. Нужно сейчас организовать с ними техническую учебу, использовать прекрасный опыт создания стахановских школ. Стахановским школам партия придает исключительное значение. Стахановские школы были организованы передовыми стахановцами-кривосовцами и на Томской дороге. Но подхвачен ли этот опыт по-настоящему? Нет, не подхвачен и руководством и политотделом дороги.

Несколько слов о составителях поездов. Составитель — ведущая профессия среди станционных работников. Еще в 1935 году замечательные мастера гг. Краснов и Кожухарь показали огромные резервы в маневровой работе. Следуя им примеру, составители-стахановцы формируют поезда одновременно с роспуском. До 35 поездов в смену формируют сейчас с механизированной горки лучшие составители ст. Нижнеднепровск-узел. Разве это напоминает работу нашего Инского узла? Ником образом. За ст. Инская установилась худая слава. Составление неполновесных поездов, нарушение графика формирования поездов стали там системой. Работники Инского узла говорили здесь о том, что им надоело быть в числе отстающих. Я согласен с ними, что неприятно носить это звание в нашей стране, в коллективе героев, рвущихся к новым и новым высотам, дающим все новые образцы социалистического отношения к труду. Конечно, неудобно носить на себе влячку отстающих, виновников срыва государственных заданий. Что им нужно, чтобы выйти в передовые? Нужна слаженная, большевистская, организованная работа всех звеньев, нужно социалистическое отношение к труду. И если в Инской будут меньше заседать, а больше работать с кадрами, изучать и воспитывать эти кадры, то отделение и узел безусловно будут так же работать, как работают стахановцы железнодорожного транспорта.

Нужно восстановить стахановскую практику выдачи поездам станционных марок. Она была введена, но о ней скоро позабыли. В условиях зимы выдача поездам станционных марок будет иметь очень большое значение, потому что это позволит вести борьбу с разительностью, с безответственностью, с бракоделством.

В станционной работе также необходимо неустанно передавать стахановский опыт.

Небольшое замечание о связи и сигнализации. Главное, по моему, здесь состоит в том, чтобы вовремя и высококачественно закончить ремонт устройств связи и сигнализации, подготовку их к зиме, к обледенению, метелям, инею. Для того, чтобы обеспечить хорошую работу связи в зимних условиях, следует, по моему, принять предложение, которое выдвигают передовые стахановцы, — о создании на зимний период восстановительных бригад по борьбе с гололедом и инеем.

В путевом хозяйстве главное сейчас состоит в проверке кадров и в усилении технического контроля. В этом отношении дело на дороге обстоит неблагоприятно. Путевые обходчики и другие категории работников пути по-настоящему не проверялись. В их среду затесались кое-где сомнительные люди, лодыри и спекулянты, которые раздувают большое личное хозяйство, а к работе относятся спустя рукава. Контроль на линии должен быть усилен. Это, мне кажется, одна из самых ответственных задач, которые стоят перед работниками путевого хозяйства.

В условиях зимы приобретает исключительное значение организация борьбы со снежными заносами. Заключение договоров на рабочую и тяговую силу,

(Окончание см. на 4-й странице)

БОЕВЫЕ ЗАДАЧИ БОРЬБЫ ЗА ПОДЪЕМ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ДОРОГИ

Речь секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) тов. Г. А. БОРКОВА на дорожном партийно-хозяйственном активе 6 октября 1939 года

(Окончание. Начало см. на 3-й стр.)

подготовка технической базы для снегоборьбы, как это видно из доклада т. Пушкова, проходят неудовлетворительно. В этом отношении очень крепко дороге должны помочь работники наших территориальных партийных и советских организаций. Имеем ли мы возможность снегоборьбу провести отлично? Безусловно, имеем, потому что есть уже прекрасный опыт социалистической помощи дороге со стороны Тайгинского горкома, Тогучинского и Черепановского райкомов партии, которые организовали широкое движение среди рабочих и служащих, среди колхозников за своевременный и высококачественный ремонт пути. Этот прекрасный социалистический опыт мы должны будем всячески применять весь период работы транспорта в зимних условиях. Тут потребуются, правда, еще большие напряжения. Если летом выходили на помощь по одному—два раза, то в зимние морозы и метели придется помогать транспорту гораздо чаще. Но у нас есть социалистический почин помощи железнодорожникам со стороны территориальных парт-организаций, который дает нам основание полагать, что мы с честью разрешим задачу борьбы со снежными заносами.

Несколько замечаний, связанных с текущей работой. Я уже говорил о неудовлетворительном выполнении дорогой плана погрузки и выгрузки в сентябре. Для того, чтобы выполнить план погрузки, нужно выполнять ежедневно план выгрузки и регулировочные задания. А для выполнения плана выгрузки нужно лучше продвигать местный груз. Здесь дорога имеет огромные неиспользованные резервы.

Большим резервом, прежде всего, является сокращение простоев вагонов. Использование этого резерва ко многому обязывает и клиентуру. Здесь выступали представители предприятий—представитель Сталинского завода тов. Марков, тов. Зуев из Прокопьевского угля, т. Прокопов из Кузбасскомбината и др. Не следует забывать еще об одном большом клиенте дороги—это о хлебозаготовительных организациях. От клиентуры надо потребовать большей четкости, социалистического отношения к транспортным средствам. Нельзя терпеть такое положение, когда руководители отдельных предприятий предпочитают платить ежедневные штрафы, чем заниматься сокращением простоев вагонов. Это является нетерпимой антигосударственной практикой. Нужно, чтобы клиентура требовала от дороги вагоны, но вместе с тем надо и свои обязанности выполнять хорошо. Должна быть организована слаженная работа. А что значит слаженная работа? Это значит по-социалистически организовать дело, изжить взаимные препирательства, когда клиентура винит во всем дорогу, а дорога—клиентуру. Часто на селекторных совещаниях и в областном комитете партии сойдутся представители дороги и клиентуры, Иван кивает на Петра, а Петр кивает на Ерему и неизвестно, кто виноват в плохой погрузке. От этого сутяжничества терпит ущерб государство, растранижаются государственные средства.

Осенью и зимой, когда день сокращается и удлиняется ночь, надо обратить особое внимание на то, чтобы погрузка и выгрузка была организована главным образом в ночное время без всяких перебоев.

За последнее время одна неправильная и вредная теория нашла широкое хождение среди работников дороги. Рабочий парк вагонов на дороге не полный, и поэтому многие руководители успокоились и по-настоящему не заботятся о выполнении государственного плана погрузки и выгрузки. Гнилое это спокойствие! Для повышения погрузки при неполном рабочем парке вагонов надо идти по линии расширения объема движения, а не по линии его сокращения. В этом мы должны найти правильное разрешение вопроса. Тут на первый взгляд есть некоторое противоречие, но это противоречие диалектическое. Чтобы справиться с планом погрузки при неполном парке вагонов, нужно ускорить оборот вагонов. А как у нас на это дело смотреть? Одному предприятию дорога откажет—нет вагонов, другому откажет—вагонов не хватает, один ответ. А если нет вагонов, значит с дороги взятки гладки. Между тем изо дня в день задание по обороту вагонов не выполняется, местный груз по-настоящему не продвигается.

Решающее значение имеет слаженность и культура в работе железнодорожников. А для того, чтобы работать культурно и слаженно, нужно установить не-

рушимую трудовую дисциплину, организовать согласованную работу станций и транспортных цехов клиентуры, внедрить стахановские методы в эксплуатационную работу, в частности в формирование поездов. Это—наши резервы, при помощи которых мы ускорим оборот вагонов и улучшим работу дороги.

Борьба с авариями и крушениями, которых позорно много на дороге, требует полной ликвидации обезлички и безответственности, твердого и сознательного выполнения Правил технической эксплуатации—этого железного закона для каждого транспортника. Надо изжить либеральное отношение к бракоделам. Либеральничать—значит поощрять бракоделов. Нужно конкретное распределение обязанностей. Бывает так, что один какой-нибудь бракодел допустил брак в своей работе, а охаживают всю бригаду. Это недопустимо. Если вы ликвидируете обезличку, то тогда бракоделов искать легко, тогда всем будет ясно, кто именно допустил брак.

В отношении борьбы с крушениями и авариями очень важно по-большевистски, безоговорочно выполнить приказы № 202-Ц и 206-Ц товарища Л. М. Кагановича. Помните, что во-время предупредить крушение или аварию, во-время наказать какого-нибудь бракодела—значит предупредить и сохранить многих для дальнейшей работы. На дороге, к сожалению, этого еще нет. Существует или либеральное замазывание бракоделства, или же если начинают наказывать, то делают это огулом, подряд.

Требуется не формальная агитация за приказы наркома, а глубокая политическая и организационно-техническая работа, обеспечивающая неуклонное их выполнение. Вот возьмем Новокузнецкое отделение. Там о приказах поговорили, а после этого количество брака не уменьшилось, а увеличилось. Почему так получается? Почему вместо ликвидации аварийности и бракоделства возросло количество брака? Потому, что на отделении существует огульный подход, огульное охаживание людей, обвинение всех в бракоделстве, вместо анализа и разбора каждого отдельного случая. Если т. Гельман и другие руководители отделения так будут работать и дальше, то они своих задач не выполнят.

Самое близкое отношение к борьбе с крушениями и авариями имеет повышение бдительности. Знание Правил технической эксплуатации, выполнение этих Правил, прежде всего командирами, есть не что иное, как усиление большевистской бдительности. Это каждому из вас понятно. Но бдительность на Томской дороге в ряде случаев показная: внешне как будто бы ничего, есть аншлаги, есть лозунги, но по существу бдительности-то и нет.

Здесь говорили о результатах почной проверки на Новосибирском и Писком узлах. Что показала проверка? Она вскрыла самые безобразные факты нерадивого, несоциалистического отношения к труду со стороны отдельных работников. На ст. Пискава обнаружены спящими на посту башмачники, работники депо. Бригада пошла к складу Трансторгниата. Около сложенных кулей муки обнаружили спящего сторожа. Бригада воздвигла вокруг этого «сторожа» целый домик из фанеры, а он все спал. Потом после стука проснулся, вылез и стал объяснять, что это соседние сторожа подшутили над ним и загородили его фанерой. Когда члены бригады заявили ему, что сейчас неизвестная подвода увезла будто бы презент, которым была покрыта мука, сторож бросил пост и помчался в указанном направлении. Интересное здесь то, что он убежал, а обратно совсем не пришел, бросил пост. Таких фактов безответственности было вскрыто много.

Успех дела в любой работе вершат подготовленные люди. Стало быть, в центре вашего внимания всегда должны быть кадры, их подготовка, проверки их знаний, политическая их закалка. Прекрасных людей на дороге сколько угодно, мы можем на любые посты выдвигать выросших, преданных делу партии работников. Не с этими кадрами на дороге работа поставлена плохо, многие руководящие работники Томской забывают о повышении их технической и политической квалификации.

Мы располагаем одним большим резервом кадров—это замечательное движение женщин за переход на работу на транспорт. Это движение патриотов развернулось совсем недавно, но оно уже нашло широкий отклик среди женщин. На транспорте сейчас

женщина уже проверена на всех работах—есть женщины машинисты, диспетчеры, начальники станций, начальники дорог. С этими сложными работами женщины справляются прекрасно. На Томской этот резерв далеко еще не используется. И если сейчас, вступая в зиму, вы займетесь этим резервом по-настоящему, то безусловно получите очень серьезное подкрепление кадрами за счет женщин.

Партийно-политическая работа на Томской дороге поставлена чрезвычайно неудовлетворительно. Главными виновниками такой неудовлетворительной организации политической работы областной комитет партии считает начальника политотдела дороги т. Карасева и его заместителя т. Картавого. Здесь их критиковали очень много и критиковали совершенно справедливо. Также справедливо была дана в статье газеты «Гудок» оценка порочного стиля работы подора Томской дороги. Обком ВКП(б) целиком разделяет эту оценку, считает ее правильной.

Здесь на совещании раздавались голоса, что было очень много сигналов о плохой работе тт. Карасева и Картавого и что областной комитет партии и Политуправление НБПС не реагировали на эти сигналы. Правильно, сигналов было много как со стороны первичных партийных организаций, так и со стороны отдельных работников. Областной комитет партии разбирался со всеми этими сигналами и большинство сигналов было совершенно правильно. Но мы исходили из того, что т. Карасев выдвинут в подор с низовой партработы, мы старались помочь ему справиться с большой работой. В настоящее время т. Карасев пытается сложить с себя ответственность за допущенные им провалы, заявляя, что ему, якобы, мало помогали, не создавали соответствующих условий. Но это совершенно неправильные, и я бы сказал, даже нечестные заявления, так как кому-кому, а т. Карасеву помощь была оказана большая. Но она не пошла ему впрок, потому что он страдает болезнью «массобоязни», а эта болезнь очень опасна, если ею начинают болеть люди, стоящие на ответственных партийных и хозяйственных постах.

Но нужно заметить, что если т. Карасев провалил работу, то это вовсе не значит, что политотдел на дороге не существует. Такие нотки проскальзывали кое у кого в выступлениях. Мы считаем, что так ставить вопрос было бы совершенно неправильно. Политотдел остается, он возглавляет движение за высокие социалистические показатели работы дороги. При ином руководителе он будет работать лучше и оправдает то величайшее доверие, которое оказывает политотделам транспорта Сталинский Центральный Комитет нашей партии.

Главная задача партийных и непартийных большевиков Томской сейчас состоит в том, чтобы быстро завершить подготовку к зиме и провести ее по-сталински! Вы должны по-боевому сплотить всех железнодорожников Томской на четкую работу в условиях зимы, и тогда никакие суровые морозы и сибирские метели нам не будут страшны, и великая армия железнодорожников, руководимая славным сталинским наркомом товарищем Л. М. Кагановичем, еще и еще раз докажет нашему Центральному Комитету и товарищу Сталину свою беспредельную любовь к родине, во имя славы и процветания которой каждый из нас готов трудиться, не щадя сил и энергии! (Бурные, продолжительные аплодисменты).

ЦЕХ ГОТОВ К ЗИМЕ

Наш коллектив первой дистанции контактной сети участка энергоснабжения на призыв коллектива завода краснопролетарцев отвечает славными делами по подготовке к зиме.

На сегодня средний ремонт контактной сети закончен. В гараже сложены печи, отеплены окна. Сейчас идет переборка полов. Подготовлены ящики для инструмента. Зима 1939-40 года нам не страшна, к ее встрече мы готовы. Коллектив по-большевистски борется за выполнение боевых приказов Л. М. Кагановича.

Бакорев.

И. о. редактора И. БЕЛОГИН.