

5-го февраля

1936 г.

№ 9 (416)

с. Куйтун, В.-Сиб. края

КОММУНАР

Газета Куйтунского райкома ВКП(б) и райисполкома

Подписная плата на год 7 руб. 20 коп.

Цена отд. номера 10 коп.

СТАТЬ ПЕРЕДОВОЙ ДОРОГОЙ (Передовая „Вост. Сиб. Правды“)

В наш край лучше знают тов. Сталина, Наркома путей сообщения—Лазаря Моисеевича Кагановича—вызвал новый, огромный подъем производственного энтузиазма трудящихся и, прежде всего, среди железнодорожников.

Победными стахановскими сутками, пятидневками и десятками, ростом стахановских рекордов, досрочным выполнением январской программы встретили предприятия дорожного строительства.

Научиться работать по-новому, работать так как работает Нарком тов. Каганович—вот чего будут добиваться трудящиеся нашего края. С особенной остротой эта задача стоит перед многотысячным коллективом железнодорожников Восточносибирской дороги и ее руководителями. Дорога работает неудовлетворительно. Она отстаёт от общепринятых темпов подъема всего железнодорожного транспорта Союза и, тем самым, создает „узкое место“ на великой сибирской магистрали, значение которой и для народного хозяйства и для обороны всем известно.

Объем работы Восточносибирской дороги по сравнению с другими дорогами не сложен. Не имея ответвлений, работающая сравнительно не большим планом погрузки и выгрузки, дорога обязана, во-первых, обеспечить своевременную и полную переброску поездов с Томской дороги на Забайкальскую и, во-вторых, переброску порожняка в обратном направлении, в частности для Кузбасса.

И все же, несмотря на столь незлобный объем операций, Восточносибирская дорога справляется с ними неудовлетворительно.

Почему же так получается? Дело в том, что руководители дороги плохо выполняют директивы партии и правительства о транспорте и привады Наркома тов. Кагановича, работает беспланово, плохо борется за дисциплину. Управление дороги нередко проходит мимо местных антигосударственных тенденций, проявляемых со стороны отдельных работников.

Вместо того, чтобы мобилизовать коллективы железнодорожников на выполнение основных задач, стоящих перед дорогой, руководители утешают себя и весь коллектив незначительными успехами 1935 года.

Как можно было терпеть такое положение, когда вагоны порожнякового направления, предназначенные для Томской дороги, отцеплялись для нужд Восточносибирской. Это делалось несмотря на предписание НКПС о прекращении подобных антигосударственных действий. Такая практика привела к „замораживанию“ подвижного состава, имеющегося на Восточносибирской. Дорога в течение продолжительного времени имела

чрезмерно увеличенный вагонный парк. Это результат неумелого руководства эксплуатационной работы и отсутствия борьбы за график движения.

Паровозный парк дороги—решающая сила транспорта—встретил зиму неподготовленным. Большинство депо дороги работает плохо. В самый трудный период зимних перевозок такие ответственные участки, как Нижнеудинск и Красноярск ежедневно недодавали под поезда по 16-17 паровозов. Это вело к „закупорке“ дороги, грузы, предназначенные для Дальнего Востока, стояли в тупиках, дни ми ожидая паровозов. Классовые враги, пробравшиеся в такие депо, как Красноярск, делали свое контрреволюционное дело.

В паровозной службе свили себе гнездо „предельщики“. Бывший начальник паровозной службы Штеберг запрещал машинистам превышать „норму“ технической скорости. Он был прямым саботажником кривоносовских методов работы—езды на большом клапане. Машинисты, делом разоблачавшие инструкции составленные „предельщиками“, не получали поддержки и помощи со стороны руководителей дороги.

Вагонное хозяйство находится тоже в неудовлетворительном состоянии.

На Восточносибирской дороге работает многотысячный коллектив железнодорожников. Среди них около десяти тысяч коммунистов и комсомольцев: есть и не мало стахановцев-кривоносовцев. Сила огромная! Если эту силу по-настоящему организовать, поднять на борьбу против расхлябанности и консерватизма, можно в короткий срок превратить дорогу в четко работающее предприятие. Знатные люди дороги, такие как машинисты Василенко, Суслин, Пайтушев, Шкотский, составитель Дорофеев, кондуктор Цаллив и другие показывают, как надо работать настоящим железнодорожникам. Между тем, политотделы дороги и ее отделений, профсоюзные организации очень мало делают для широкого разворота стахановского движения. Депо Иркутск-II—лучшее депо на дороге. Начальник депо тов. Ерохин и парторг Боков сумели организовать вокруг себя актив, развернули стахановское движение и, неуклонно проводя в жизнь приказы Наркома тов. Кагановича, добились серьезных успехов. Но рядом с Иркутск-II остальные депо работают плохо, а руководители дороги ничего не сделали, чтобы опыт передовиков использовать на всей дороге.

Руководство и весь коллектив железнодорожников Восточносибирской дороги должны при участии территориальных организаций обеспечить четкое бесперебойное движение поездов с запада на восток и с востока на запад.

Товарищ Л. М. Каганович в Чите

28 января в Читу прибыл секретарь Центрального Комитета ВКП(б) и Народный комиссар путей сообщения Лазарь Моисеевич Каганович.

На Чите-1 любимого всей страной Наркома встретили: командующий Забайкальским военным округом тов. Грязнов, руководители Забайкальской железной дороги, городских организаций Читы и сотни лучших людей—стахановцы транспорта и предприятий города.

Вечером 28 января в городском театре состоялась встреча тов. Л. М. КАГАНОВИЧА с командно-политическим составом и бойцами-отличниками Читинского гарнизона и Забайкальского военного округа.

Появление Лазаря Моисеевича вместе с т.т. Разумовым, Пахомовым, Грязновым, Шестаковым, Друскис, Крохмалем и руководителями города было встречено бурной продолжительной овацией и криками „ура“.

Весь зал стоя приветствует ближайшего соратника великого Сталина. Возгласы: „Да здравствует организатор побед на железнодорожном транспорте—Лазарь Моисеевич КАГАНОВИЧ“, „Привет любимому Наркому“ прорываются громом приветственных рукоплесканий и криками „ура“.

Один за другим выступают бойцы Красной армии. Они говорят о своих достижениях в освоении техники военного дела, о том как они стахановскими методами добиваются превышения установленных нормативов для своего рода оружия. Простые, идущие от самого сердца слова, пронизаны горячей любовью и беспределной преданностью великому делу партии и своей прекрасной родине, готовностью в любой момент отразить нападение врага и наголову разгромить попытки империалистов посягнуть на священные границы Советской страны. Вот как звучала волнующая речь бывшего метростроителя, а сейчас отличника т. Михневич. Его первые слова, обращенные к Наркому, прорываются восторженной овацией. Зал встает и криками „ура“ приветствует лучшего ударника-строителя Метро—Лазаря Моисеевича КАГАНОВИЧА.

—Вы, дорогой наш Лазарь Моисеевич, неоднократно бывали в нашей шахте, где я работал,—говорит тов. Михневич.—И одно ваше появление вселило в нас силу и бодрость, вдохновляло на ударную работу. Сегодня я приветствую Вас, как боеца, готовый в любую минуту отразить нападение врага.

Тов. Грязнов предоставляет слово Лазарю Моисеевичу КАГАНОВИЧУ. Весь зал встает и горячей, долго несмолкающей овацией приветствует любимого Наркома.

Наконец Лазарь Моисеевич получает возможность говорить. Зал с напряженным вниманием вслушивается в каждое слово яркой волнующей речи тов. КАГАНОВИЧА. Он говорит о той огромной любви, которой окружают свою армию трудящиеся страны Советов, о повседневной заботе об укреплении обороноспособности со стороны партии и вождя партии тов. СТАЛИНА. Он говорит о стахановском движении, об этом мощном движении современности, создающем условия для перехода от социализма к коммунизму, о необходимости кропотливой, повседневной работы по перевоспитанию отстающих, с тем, чтобы стахановцем стал каждый рабочий.

Тов. КАГАНОВИЧ говорит о победах правильной политической линии и сталинского стиля организации людей на транспорте, о недопустимости

зазнайства и о разрывании большевистской борьбы за безотказную работу транспорта. Он особенно подчеркивает ответственность железнодорожников Забайкальской дороги, как пограничной магистрали страны.

Заключительную часть своей речи тов. КАГАНОВИЧ посвящает вопросам международного положения.

Речь тов. КАГАНОВИЧА, неоднократно прерываемая аплодисментами, заражающая всех присутствующих энтузиазмом, энергией, продолжалась около двух часов.

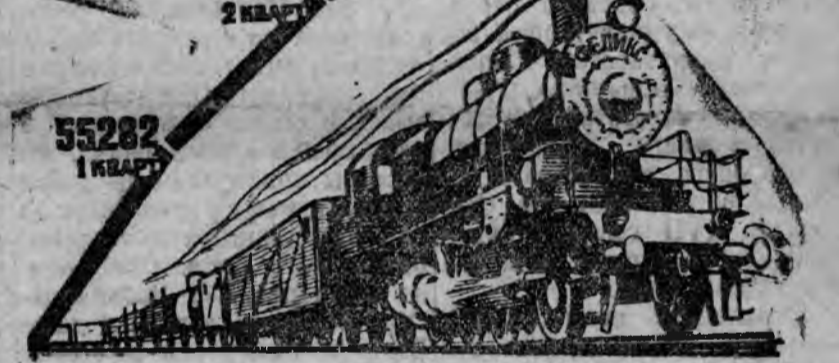
В конце собрания выступил тов. ГРЯЗНОВ. Он призвал стахановцев-отличников в своей подготовке еще упорнее бороться за овладение высшими сложными техниками военного дела и заверил, что все границы Забайкалья замкнуты накрепкий замок.

РОСТ СРЕДНЕ-СУТОЧНОЙ ПОГРУЗКИ ПО КВАРТАЛАМ 1935 г.

ВЫРАЗИЛСЯ В СЛЕД. ЦИФРАХ: 73737

75241 (по 7-балльной) 4 кв.

18 вагонов! 67878 2 кв.



Разгильдяям доверили уход за лошадьми

Такого безобразного отношения к лошадям, как в колхозе „Годовщина октября“ Чеботарихинского сельсовета, со стороны конюхов вряд-ли где еще можно встретить.

В ночь с 19 на 20 января в бригаде № 2 на конном дворе по недосмотру конюхов завалилась под ясли жеребая кобылица и неизвестно сколько времени там пролежала, так как конюха Юшнин Егор и Любутия за всю ночь у лошадей не были. Только под утро сторож колхоза Ворона А. обнаружил завалившуюся кобылицу и сообщил об этом конюхам, которые, собрав колхозников, с трудом вытащили полузамёрзшую лошадь.

В ночь с 20 на 21 января, кобылица была выгнана коню-

хами на общий двор, и там обортирова. Эти-же конюха Юшнин и Любутия опять-же ничего не видели и не знают, а узнали только лишь на утро 21 января, когда вышли на свежий воздух из жарко-натопленной конюховской, где они спали всю ночь напролет.

Все это говорит за то, что люди, которым поручен столь ответственный участок, как уход за конем, никакой ответственности за собой не чувствуют и, что-бы у них не случилось, остаются безнаказанными.

За такое безобразное отношение к жеребым кобылицам конюхов не следует гладить по головке, а нужно привлечь к суровой ответственности

Петрушин

К севу не готовятся

В колхозе „КОММУНАР“ Усть-Кадинского сельсовета плохо с подготовкой к весеннему севу. К ремонту плугов, борон, телег до сих пор не приступлено. Кузнецы Юровно Ф. и Соловьев А. на работу не выходят.

13 января у нас проводился

стахановский день, а кузнецы в нем участия не принимали.

—Меня это не касается,—заявил Юровко.

Семена не сортируются. Кладовщик Богданов об этой работе не заботится.

Знающий

Речь тов. РАЗУМОВА на совещании железнодорожников совместно с городским партактивом и стахановцами фабрик и заводов

Появление на сцене т.т. **Кагановича, Разумова и Пахомова** вызывают бурную овацию. Участники совещания стоя приветствуют тов. Кагановича. Раздаются крики „Ура!“.

Разумов—Товарищи, сегодняшнее собрание железнодорожников, партактива и стахановцев, совместно с секретарем Центрального Комитета ВКП(б) и Народным комиссаром железнодорожного транспорта Лазарем Моисеевичем Кагановичем, посвящается вопросам железнодорожного транспорта (бурные, долго несмолкающие аплодисменты, возгласы „Ура!“).

Под руководством нашего великого вождя и учителя товарища Сталина наш Советский Союз в истекшем году одержал небывалые победы на всех участках социалистического строительства. Огромное место по своему значению в победах истекшего года занимает железнодорожный транспорт, в работе которого в 1935 году железные дороги Советского Союза выполнили и перевыполнили план перевозок. (Новый взрыв аплодисментов. Возгласы: „Да здравствует великий учитель и вождь революции тов. Сталин! Ура! Да здравствует товарищ Каганович! Ура!“).

До 1935 года железнодорожный транспорт был одним из самых отсталых участков нашего народного хозяйства, за частую являясь тормозом в деле социалистического строительства, не удовлетворяя растущих потребностей нашего советского государства. Тревога партии за отставание железнодорожного транспорта лучше всего выражена в памятных всем словах тов. Сталина на XVII съезде коммунистической партии. Тов. Сталин сказал тогда:

„...транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает споткаться вся наша экономика и, прежде всего, наш товароборот“.

Но, товарищи, уже в 1935 году положение на железнодорожном транспорте резко изменилось, веселее пошла погрузка и выполнение планов перевозок, несравненно лучше стали удовлетворяться потребности всех отраслей народного хозяйства и обороны нашей страны. Уже в июле 1935 года на совещании транспортников тов. Сталин, характеризуя положение на наших железных дорогах сказал:

„...успехи транспорта несомненны, мы не собираемся их скрывать. Нам не нужна ложная скромность. Достижения ваши не малы. С 56 тысяч вагонов ежесуточной погрузки вы поднялись до 73 тысяч вагонов. Это не мало с точки зрения продвижения вперед“.

Я думаю, товарищи, что вряд ли есть в нашей стране люди, которые бы не знали причин резкого перелома в работе нашего железнодорожного транспорта. С 1 марта 1935 года с того момента, когда ЦК, учитывая значение железнодорожного транспорта, назначил руководителем железных дорог ближайшего, лучшего соратника тов. Сталина—тов. Кагановича (все встают, стоя долго аплодируют тов. Кагановичу).

Голос из зала: „Да здравствует наш железный Нарком. Аплодисменты переходят в бурную овацию) железнодорожный транспорт пошел на подъем, от одной победы к другой, быстро ликвидируя свое отставание. Вместо обычного традиционного снижения перевозок в зимние месяцы, мы в эту зиму видим нарастание перевозок из месяца в месяц. Полностью сбываются слова тов. Кагановича на Декабрьском пленуме ЦК ВКП(б) о том, что зима 1935 года будет первой большевистской зимой на железнодорожном транспорте. (Аплодисменты). Сбываются слова тов. Кагановича о том, что в 1936 году сталинский наезд о погрузке 80 тысяч вагонов в сутки будет железнодорожниками Советского Союза выполнен (продолжительные аплодисменты). Уже январская погрузка на железных дорогах, несмотря на то, что транспорт в январе месяце работает в особенно тяжелых условиях, подходит к тому плану, который намечен тов. Сталиным для 1936 года. Вот почему, товарищи, решение правительства о высоком награждении тов. Кагановича за выдающиеся заслуги в деле подъема железнодорожного транспорта встречено исключительно единодушно всеми трудящимися нашего края и всего Советского Союза (бурные и продолжительные аплодисменты). Собрание стоя приветствует тов. Кагановича).

В свете тех огромных побед, которые имеет железнодорожный транспорт Советского Союза и в связи с приездом в наш край тов. Кагановича, мы обязаны критически проанализировать работу железных дорог, находящихся на территории нашего края. Совершенно бесспорно, что Забайкальская железная дорога и даже Восточно-Сибирская железная дорога работают по сравнению с прошлым годом, лучше, но сравнение с прошлым годом никого в нашей стране удовлетворить не может.

Выполняет ли Восточно-Сибирская железная дорога установленный для нее план работы? Какое место занимает Восточно-Сибирская дорога среди железных дорог Советского Союза? Вот те основные вопросы, которые, прежде всего и больше всего, должны нас сейчас интересовать. Мы товарищи, можем сделать только один вывод, что Восточно-Сибирская дорога работает все еще неудовлетворительно, что Восточно-Сибирская дорога до сих пор не выполняет измерителей по обороту паровозов и вагонов, не справляется с пропуском транзитных поездов, идущих на восток, и с пропуском порожняка, идущего с востока на запад, главным образом, для Кузбасса. Некоторые товарищи у нас пытаются отыгаться на том, что Восточно-Сибирская дорога полностью выполнила годовой план погрузки. Но, как мы уже, товарищи, говорили на прошлом собрании партактива, не это является основным показателем работы Восточно-Сибирской железной дороги. Основным назначением этой дороги является бесперебойная перегрузка грузов хозяйственного и обо-

ронного значения на советский Восток.

Мы не можем также, товарищи, допустить никакого намека на удовлетворительную оценку работы дороги и потому, что на ней не ликвидирована аварийность. Аварийность на Восточно-Сибирской дороге до сих пор имеет безобразнейшие размеры и формы. На Восточно-Сибирской дороге нет еще борьбы за график, за следование поездов по расписанию, что является основным условием нормальной работы железнодорожного транспорта. На Восточно-Сибирской дороге до сих пор еще только ничтожный процент всех поездов отправляется по расписанию.

Особенно тяжелое положение имеется на первом отделении Восточно-Сибирской дороги, где в результате неудовлетворительной подготовки к зиме, создалась пробка, резко отрицательно влияющая не только на работу Восточно-Сибирской дороги, но и на работу всех других дорог Сибири и Дальнего Востока.

Некоторые товарищи говорят о том, что за работу первого отделения, находящегося на территории Красноярского края, отвечает только красноярская партийная организация. Я думаю, что нам следует откровенно, по-большевистски, признать, что мы отвечаем за работу всей дороги, что доля ответственности и за работу Красноярского отделения лежит на Восточно-Сибирской партийной организации, ибо управление Восточно-Сибирской дороги под боком у Краевого Комитета партии, у всей партийной организации. И если они работают плохо, то, конечно, мы, в первую очередь, несем за это значительную долю вины.

Мы, товарищи, несомненно оказывали и оказываем Восточно-Сибирской дороге значительную помощь в ее работе. Мы помогали и помогаем им в налаживании культурной работы, в развертывании торговли, в успешном проведении лесозаготовок и в ряде других вопросов. Мы можем констатировать, что большинство районных партийных организаций нашего края, расположенных по магистрали, перестроило свою работу и оказывает серьезную помощь железной дороге.

Однако, беда наша заключается в том, что мы плохо помогаем Восточно-Сибирской дороге в развертывании стахановско-кривоносковского движения. Мы плохо помогаем в преодолении антистахановских тенденций, которые сильно развиты на дороге. Мы недостаточно помогаем в искоренении чиновничье-бюрократических методов в работе и руководстве.

Приезд тов. Кагановича поднимет всю массу железнодорожников и всех коммунистов нашего края на ликвидацию отставания Восточно-Сибирской дороги, и на превращение обеих наших дорог—Забайкальской и Восточно-Сибирской—в передовые дороги Советского Союза (бурные аплодисменты).

Нам всем известно, товарищи, что тов. Каганович показывает образцы работы по-сталински (бурные, долго несмолкающие аплодисменты).

Нам всем известно, товарищи, что не прекращая активной деятельности в руководстве всей жизнью страны и партии, тов. Каганович, вместе с тем, показывает образцы конкретнейшего, оперативнейшего руководства железнодорожным транспортом, сложнейшей техникой которого он овладел в кратчайший срок (бурные, долго несмолкающие аплодисменты).

Приезд тов. Кагановича, его общение с железнодорожниками, рабочими, коммунистами нашего края, мы должны использовать для того, чтобы научить их и всю парторганизацию нашего края работать по-новому.

Разрешите, товарищи, от имени собиравшихся горячо приветствовать тов. Кагановича. (Бурные аплодисменты, переходящие в горячую, длитель-

ную овацию. Возгласы: „Ура!“, „Да здравствует железный Нарком!“).

Разумов—И выразить уверенность в том, что его приезд будет иметь огромное значение для нашего края: существенно улучшится работа в области транспорта, в области промышленности и сельского хозяйства! (взрыв аплодисментов. Возгласы: „Ура!“).

Разумов—Да здравствует великий машинист Советского Союза тов. СТАЛИН и его ближайший соратник, железный Нарком Лазарь Моисеевич КАГАНОВИЧ! (Все встают. Крики „Ура“. Возгласы: „Да здравствует великий вождь трудящихся тов. СТАЛИН! Привет железному Наркому тов. КАГАНОВИЧУ. Ура!“). В зале долго раздается мощная овация).

На приезд любимого Наркома железнодорожники отвечают новым подъемом стахановско-кривоносковского движения

Высокая оценка работы депо Иркутск-II, данная Народным Комиссаром путей сообщения тов. Кагановичем, встречена с огромным энтузиазмом рабочими всего депо.

27 января в депо состоялся митинг. На митинге выступили участники совещания с Л. М. Кагановичем, они рассказали о яркой, незабываемой речи железного Наркома. Рабочие решили **сделать все депо стахановским**.

В депо еще шире развернулось стахановско-кривоносское движение. За последние дни в депо показан ряд новых производственных рекордов.

Токарь механического цеха **Попов** Николай, выполнявший до этого сменное задание на 150—177 процентов, 27 января дал 302 проц. Поднял производительность токаря **Павлин** до 319 процентов (вместо 160), **Ушаков** до 311 (вместо 287), **Тимошенко** до 181 процента (вместо 159). Георгий Иванович **Решин** в течение трех дней дает 305 процентов выработки.

В цехе теплой промывки в бригаде Коновалова слесарь **Зыбарь** 26 января выполнил план на 160 проц., 27-го на 200. **Власов** (группа букс) по высил производительность труда в эти дни на 23 проц. Растет производительность труда среди арматурщиков. Арматурщик **Веселовский** 27 января дал 210 проц., **Стародубцев** 175, **Веневич** и **Осипенко** по 201 проценту.

27 января машинист **Голубков** на паровозе 738—88 увеличил техническую скорость с 32,2 до 40,3 клм. в час, машинист **Фролов** с 29,6 до 50,3 клм. и **Никитин** до 46,3 клм.

Готовясь сделать все депо стахановским, рабочие решили провести с 1 по 10 февраля стахановскую декаду. Сейчас в депо развернулась тщательная подготовка к декаде. В цехе подьмки (начальник тов. Мирошниченко) проведена проверка инструмента в бригадах. Инструментальный

цех производит обмен неисправного инструмента. Рабочие цеха решили выпустить за декаду из среднего ремонта шесть паровозов вместо четырех. Два паровоза уже поставлены на канаву.

Литейный цех в стахановскую декаду решил задание по производительности труда выполнить на 300 проц. В отдельные дни план цехом выполняется на 319 проц.

Формовщики **Брындин** и **Кривошеев** взяли обязательство в течение декады выполнять план на 400 процентов. **Нерешин**, **Криченко** и **Тараканов**—на 350 процентов.

Паровозники взялись двести техническую скорость в стахановскую декаду до 35 клм. в час, сэкономить 10 процентов топлива и не иметь ни одной аварии. Машинисты пассажирского парка в стахановские дни будут водить поезда с технической скоростью в 40 клм. в час, сэкономить при этом топлива не менее 15 проц.

Командный состав депо Иркутск-II вялся дружно за организацию стахановской декады. По словам мастеров цехов, в этом им хорошо помогают рабочие.

—Людей как будто подменили,—говорит тов. Мярешниченко,—работают так, как никогда не работали. Особенный подьем чувствуется в эти дни!

Ал. Кулешов.
(Из Востсибправды)

