

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 119 (956)

9 декабря 1939 года, суббота

Цена 6 коп.

Обеспечить безаварийную работу

На нашем отделении есть ряд хорошо работающих коллективов, станций, бригад, смен и отдельных стахановцев-кровоносовцев. Единые смены передовой углепогрузочной ст. Судженка конкретными результатами стахановской работы показывают большевистский пример преданности социалистической родине.

Единые смены дежурных по станции тт. Богомякова П., Хаустова П. на Указ Президиума Верховного Совета о награждении железнодорожников орденами и медалями ответили повышением производительности труда. План погрузки угля и маршрутизации их смены систематически выполняют на 120-150 процентов, сокращают больше чем на половину простой вагонов. Вот уже скоро год смены работают без единого брака.

Замечательно работал в октябре коллектив диспетчеров Тайгинского отделения движения, завоевавший первенство по дороге и получивший дорожное переходящее Красное Знамя.

Выдвинутые и зарегистрированные кандидатами в местные Советы депутатов трудящихся: лучший машинист т. Иванов В.—награжденный орденом „Трудового Красного Знамени“; поездной мастер т. Каркин П.—награжденный медалью „За трудовое отличие“ и другие, своей безаварийной стахановской работой показывают примеры большевистского преодоления трудностей наступившей зимы.

Однако, замечательная работа стахановцев-кровоносовцев на отделении смазывается отдельными аварийщиками и бракоделами. Это видно из неудовлетворительной работы отделения в ноябре. Ноябрьский план погрузки не выполнен. Причиной не выполнения государственного плана явились факты грубого нарушения Правил технической эксплуатации и невыполнения приказов НКПС.

Положение на отделении создалось по существу тревожное. Если в октябре было 77 случаев браков, то в ноябре их допущено 96, из них 3 крушения и 1 авария. Оборот вагона выполнен всего на 70,7 процента. На перегонах и на станциях вошли в систему задержки поездов по слу-

чаю обрывов, растяжек, поджогов паровозов. В результате не только участившаяся, но и техническая скорость движения поездов оказались в ноябре не выполненными.

Только отсутствием настоящей борьбы за строгое выполнение ПТЭ и можно объяснить, что на нашем отделении браки в работе не снижаются, а наоборот увеличиваются. За первые 7 дней декабря на отделении допущено 19 браков. В один день 7 декабря допущено 4 брака.

Публикуемое сегодня изложение приказа № 230/Ц народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. Кагановича „О мероприятиях по обеспечению нормальной работы Томской дороги в зиму 1939—40 года“. Этот приказ является боевой большевистской программой железнодорожников в их борьбе за дальнейшее улучшение работы Тайгинского отделения.

В приказе 230-Ц нарком дал конкретные указания по каждой службе в отдельности, как добиться общего подема Томской дороги. Нарком потребовал от начальства дороги, начальников служб, отделений, депо, станций, дистанций пути и связи, при организации работы в зимних условиях руководствоваться приказами 231-Ц и 313-Ц.

Руководство Тайгинского отделения, работники политотдела, секретари партийных бюро, парторги, начальники станций и блок-постов должны провести на каждой станции собрания, огласить на них изложение приказа № 230-Ц наркома товарища Л. М. Кагановича и совместно с активом железнодорожников обсудить и наметить мероприятия для полной ликвидации аварий и браков в работе отделения.

На основе этого приказа надо еще глубже организовать проверку исполнения, установить неослабный контроль за выполнением каждого пункта приказов 231-Ц и 313-Ц. Долг каждого железнодорожника с честью выполнить боевые приказы сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, и день выборов в местные Советы депутатов трудящихся встретить четкой безаварийной работой.

Встретим выборы стахановской работой

Моя единая смена на ст. Судженка с честью выполняет взятое на себя обязательство. Новыми производственными рекордами она встречает день выборов в местные Советы депутатов трудящихся.

7 декабря смена выполнила план погрузки угля и маршрутизацию на 150 процентов, простой вагонов был доведен до 7,6 часа при норме 16 часов. За смену мы отправили 4 маршрута, из них два кольцевых. Простой кольцевых маршрутов мы сократили до 6 часов при норме 16.

Я с гордостью рассказываю о стахановских делах своей смены. Комплексная бригада составителя т. Коротаева П., маневровый машинист т. Болтунов и выдвинутый кандидатом в депутаты сельского Совета спенщик т. Никифоров, формировали поезд за 30 минут при норме 1 час 30 минут. Расформирование порожняковых составов производили за 20 минут вместо 45 по норме.

Замечательно работала таксировщица В. Калининская и коммерческая конторщица т. Михеева. На оформление документов

для кольцевых маршрутов они затрачивали по 15 минут при норме 45.

Четко, быстро работали осмотрщики-пролазники и автоматчики. Пролазчик т. Лозуценко на 50 процентов сократил время, при осмотре 4 порожняковых состава. Стахановцы слесари тт. Худобко А. и Василевский В. сменяли подшипники и рессоры за 4 минуты при норме 20. Автоматчики тт. Васильев и Бегунов включали автотормоза за 5 минут вместо 10 по норме.

Благодаря широко развернутого социалистического соревнования, мы добились тесного сотрудничества с работниками копеевской станции. В результате нашей слаботанности дежурный копеевской станции т. Степанов и его составитель т. Звягинцев К. сократили простой каждого состава поезда на 1 час.

Годовой план погрузки угля и маршрутизации моя смена обязалась выполнить к 15 декабря. Я уверен, что это обязательство мы выполним и простой вагонов снизим до 10 часов.

П. Богомяков,
дежурный по станции Судженка.

О мероприятиях по обеспечению нормальной работы Томской дороги в зиму 1939-40 года

Изложение приказа № 230-Ц Народного Комиссара путей сообщения товарища Л. М. Кагановича

Народный комиссар товарищ Л. М. Каганович издал приказ № 230/Ц от 3 декабря 1939 года „О мероприятиях по обеспечению нормальной работы Томской дороги в зиму 1939-40 года“.

Томская дорога, указывает нарком, работает неудовлетворительно. Имея значительный избыток порожних вагонов, дорога в течение последнего времени ежедневно недогружала по 900 вагонов и срывала выгрузку свыше 400 вагонов в сутки. Порожние вагоны вместо отделений, решающих погрузку, скапливаются на транзитных отделениях—Новосибирском и Инском. 1 декабря на этих двух отделениях было 1.700 порожних вагонов сверх установленной нормы, тогда как в целом по дороге наличие порожних превышает норму на тысячу вагонов.

Главными болями пунктами на дороге, говорится дальше в приказе № 230/Ц, являются станции Инская и Новосибирск. Парк этих станций в два раза выше установленной нормы. Станция Инская из-за недостаточного освещения и плохой работы горки крайне медленно формирует поезд, в особенности ночью. 1 декабря при наличии 2.200 вагонов на станции было только 3 сформированных состава. Забитость этих двух узлов замедляет оборот паровозов, депо систематически недодают паровозы.

Плохая выводка поездов из пунктов погрузки и медленное продвижение их до станции Инская создали недопустимо большое накопление вагонов на станциях Усаты, Новокузнецк и Белово. Эти станции, имея около 4 тысяч вагонов в избытке, задерживают продвижение поездов.

Нарком указывает также на совершенные нетерпимые срывы снабжения паровозов топливом. При наличии топлива на дороге в достаточном количестве, паровозная служба дороги не обеспечивает своевременный развоз угля по складам важнейших депо. На станции Инская с 18 часов 21 ноября до 7 часов 22 ноября простаивали в ожидании набора угля 18 паровозов. 24 ноября по Новосибирскому депо 4 паровоза простаивали под снабжением топливом по 8 часов каждый из-за несвоевременного подвоза угля в бункера. Эти задержки паровозов под экипировкой вызвали серьезные сбои в работе станций Инская и Новосибирск, задержали поезда.

При первых больших морозах 22—30 ноября на дороге ухудшилась работа паровозов. За один день 29 ноября было 12 случаев невзятия поездов с места, 4 растяжки, 5 обрывов, 3 порчи паровозов и 1 случай возвращения поезда с перегона. За те же сутки по Барнаульскому депо недодало под поезда 6 паровозов из-за неготовности их по ремонту.

Все это показывает, что дорога недостаточно подготовилась к работе в зимних условиях. В результате оперативных мер, принятых НКПС, положение на дороге начало несколько улучшаться, однако Томская еще работает плохо.

Для обеспечения бесперебойной работы в зиму 1939-40 года нарком приказал:

Указания об организации работы в условиях зимы, изложенные в приказах НКПС № 231/Ц от 31 мая 1938 года и 313/Ц от 1 декабря 1938 года, полностью остаются в силе и в настоящее время. НКПС требует от начальства дороги, начальников служб, отделений, депо и станций, дистанций пути и связи при органи-

зации работы в зимних условиях руководствоваться этими приказами, при этом в первую очередь сосредоточиться:

по паровозному хозяйству—на улучшении качества ремонта паровозов и ухода за паровозами со стороны машинистов, сокращении недодач и порч паровозов, в особенности остановок поездов на перегонах по нагону пара и чистке топок; на проверке и устранении недостатков в организации экипировки, в особенности в работе эстакад и углеподъемных кранов; на контроле за работой и оказании помощи малоопытным машинистам и проверке знаний машинистами Инструкции по работе зимой; на проверке работы устройств водоснабжения и устранения недостатков по отоплению гидроколонок, ремонту плотин, галлерей, фильтров и колодцев; на улучшении работы топливных складов, распределении топлива, не допуская затруднений из-за неправильного и неоперативного маневрирования имеющимися ресурсами топлива;

по движению—на улучшении работы важнейших узлов, выделенных приказом № 313-Ц и оказании им необходимой помощи по сокращению избытка парка, формированию поездов и организации маневровой работы; на усилении руководства ночной работой станций, установив ночные дежурства руководящих работников в управлении дороги и отделениях, которые принимают доклады от ночных смен о выполнении ночной работы; на контроле за продвижением поездов в особенности по главным направлениям, не допуская задержек в продвижении поездов;

по вагонному хозяйству—на обеспечении бесперебойной работы автотормозов, не допуская задержек поездов из-за несвоевременного устранения утечек воздуха из магистралей; на тщательном контроле за работой буксосмазочного хозяйства, своевременной перезакровке букс, правильном применении зимней и северной смазки;

по пути—на обеспечении быстрой очистки перегонов и станций от снега во время метели, установления очередности очистки станционных путей и максимальном использовании при этом снегоборочных машин, снегоочистителей, компрессоров и других механизмов; на постоянном наблюдении за щитовыми ограждениями и обеспечении своевременной перестановки сработанных или поваленных щитов, не допуская отложения снега у щитов более 2/3 их высоты; на точном соблюдении приказа № 223 Ц от 28 октября 1939 года по замене остродефицитных рельсов и создании километрового запаса рельсов;

по связи—на проверке подготовленности к своевременной ликвидации повреждений линии связи от гололеда, на тщательном контроле за состоянием контактной системы электроприводов стрелок для предотвращения образования инея и своевременной его очистке.

Нарком предложил начальнику дороги т. Пушкову сосредоточиться на улучшении работы станций Инская, Новосибирск, Усаты и Новокузнецк, к 15 декабря освободить их от избытка вагонов.

Перечислив ряд других мероприятий, нарком потребовал от руководителей Томской немедленно принять меры по улучшению работы дороги и обеспечить бесперебойную работу в зимних условиях.

ГОЛОСУЙТЕ ЗА КАНДИДАТОВ СТАЛИНСКОГО БЛОКА КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ

ДАРЬЯ МИХАЙЛОВНА РАНДИНА

Коллектив рабочих управления Тайгинского отделения службы движения, работники райкома профсоюза железнодорожников и типографии газеты „За большевистский транспорт“ на своем предвыборном собрании выдвинули в кандидаты городского Совета депутатов трудящихся лучшую производственницу Дарью Михайловну Рандину.

Дарья Михайловна Рандина работает на железнодорожном транспорте с 1923 года.

Шестнадцатилетней девушкой она поступила ученицей на телеграф. Окончив шестимесячное учение, в 1924 году начинает работать телеграфисткой на станции Тайга.

В 1930 году ее посылают на курсы дежурных по станции. В числе одиннадцати человек, досрочно сдает испытание и уезжает работать дежурным по станции Сураново. В мае 1933 года ее отправляют в г. Томск на

курсы диспетчеров. По окончании курсов один год работает дежурным по станции Томск II. С декабря 1934 года Дарья Михайловна работает техником-анализатором в Тайгинском отделении службы движения, а в 1938 году ее назначают на пост диспетчера-анализатора.

Таков путь роста Дарьи Михайловны.

За 16 лет своей производственной деятельности она выполняла ряд общественных работ: три года была членом местного комитета профсоюза, тут же работала неосвобожденным секретарем. В настоящее время она является председателем совета госстраха и префорганизатором.

Избирательная комиссия избирательного округа № 22 зарегистрировала тов. Рандину для баллотировки в городской Совет депутатов трудящихся.

Товарищи избиратели, голосуйте за передовую производственницу, активную общественницу Дарью Михайловну Рандину!

АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ КОШЕЛЬ

Андрей Николаевич Кошель родился в 1912 году на ст. Чернореченская в семье ремонтного рабочего.

В 1929 году он окончил неполную среднюю школу и в 1930 г. поступил учиться в Томский железнодорожный техникум на эксплуатационное отделение. После окончания техникума его назначают работать дежурным по станции Ачинск I, где он работает до 1934 года. Затем командировается на ст. Тайга, на пост диспетчера, работает дежурным по Тайгинскому отделению движения. В марте 1938 года назначается диспетчером-графистом, а 1 июня 1939 года приказом начальника Томской дороги утвержден заместителем начальника Тайгинского отделения по пассажирскому движению.

Вот скромные биографические данные о честном, преданном своей родине патриоте Андрее Николаевиче Кошеле.

На предвыборном собрании коллектив работников управления Тайгинского отделения движения выдвинул т. Кошеля кандидатом в депутаты городского Совета.

Тов. Кошель за короткий период своей производственной деятельности не раз с честью оправдывал доверие общественности. Он продолжительное время работал председателем первичной организации Осоавиахима, казначеем и т. п. В проходящей предвыборной кампании избран заместителем председателя избирательной комиссии избирательного округа № 5.

Окружная избирательная комиссия по выборам в городской Совет зарегистрировала Андрея Николаевича Кошеля баллотироваться по избирательному округу № 23.

В день 24 декабря избиратели округа № 23 единогласно проголосуют за своего кандидата — достойного представителя блока коммунистов и беспартийных.

Установить порядок в выдаче предупреждений

Борьба с крушениями — первейшая задача всех командиров, всех рабочих железнодорожников. К сожалению, об этом многие железнодорожники и особенно командиры Тайгинского отделения забыли. Они все еще не усвоили, что крушение и авария дезорганизуют движение поездов, нарушают правильное кровообращение страны, приносят тем самым колоссальный вред нашему государству. Они забыли о важнейшем приказе наркома товарища Л. М. Кагановича № 83, в котором говорится:

„...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“.

В ноябре Тайгинское отделение сработало хуже по сравнению с предыдущим месяцем. По вине работников службы движения допущено 20 различных случаев браков в работе, из них 2 случая приема на занятый путь, 2 случая отправления по несоответствующему маршруту, отправление на занятый перегон, 2 столкновения при маневрах и т. д.

Анализ показывает, что большинство

браков произошло из-за грубого нарушения Правил технической эксплуатации, преступно-халатного отношения отдельных дежурных по станциям и начальников станций к выдаче предупреждений.

В печати не раз сигнализировалось о том, что на ряде станций дело с выдачей предупреждений обстоит исключительно плохо. Но сделали ли из этого командиры и сам начальник отделения т. Русаков какие-нибудь выводы? К сожалению, нет. Попрежнему выдаче и оформлению предупреждений на отделении не уделяется никакого внимания.

На станциях — Тайга, Томск II, Ял, Литвиново записи в книге предупреждений ведутся небрежно, грязно. Многие графы в книгах не заполняются. Дежурные на этих станциях зачастую не сообщают на соседние станции о выдаче предупреждений, чем грубо нарушают § 258 инструкции по движению поездов.

За правильностью записей об установлении или отмене предупреждений, сделанных работниками пути, многие дежурные по станциям не следят, не контролируют, хуже того, не заверяют их записи своей росписью.

Есть случаи когда предупреждения совершенно не записываются в книгу. 11

Сегодня исполняется 18 лет со дня создания военизированной охраны на ж. д. транспорте

С чем приходит парторганизация к годовщине

Первичная партийная организация военизированной охраны ст. Тайга призвана создать вокруг себя сплоченный боевой коллектив стрелков, командиров и политработников на борьбу за сохранность социалистической собственности и на железнодорожном транспорте. С этим делом парторганизация с честью справилась. В этом году она воспитала десятки хороших людей.

За 11 месяцев текущего года парторганизация приняла в свои ряды 22 человека: 14 кандидатами в члены ВКП(б) и 8 в действительные члены. В своем росте парторганизация ориентировалась на передовых людей личного состава подразделения, на стахановцев и отличников боевой и политической подготовки. За это же время партийной организацией выдвинуто на командные и руководящие посты ряд

преданных товарищей, таких как тт. Осян, Дедовец, Шамоу и другие.

В связи с предстоящими выборами в местные Советы депутатов трудящихся парторганизация широко развернула массово-политическую работу среди избирателей. Для этой цели организован агитколлектив из 21 человека, который неплохо справляется с поставленной перед ним задачей. Лучшими агитаторами в коллективе являются тт. Шамоу, Филиппов, Череватенко, Болонин и другие.

Отмечая 18 годовщину военизированной охраны НКПС, первичная партийная организация военизированной охраны ст. Тайга еще крепче сплотится вокруг партии Ленина — Сталина и пойдет к новым успехам на своем фронте работы.

И. Янковский,
парторг отряда военизированной охраны.

ЕЩЕ ВЫШЕ ПОДНИМЕМ БДИТЕЛЬНОСТЬ

Отмечая 18 годовщину военизированной охраны НКПС, нам, группе командиров, работающей непрерывно в рядах охраны 10—12 лет, хочется сказать, как за годы сталинских пятилеток неузнаваемо улучшились условия для нашей работы, лучше стали бытовые условия и материальное обеспечение.

Сейчас, когда в капиталистическом мире бушует пожар империалистической войны, нам, работникам охраны надлежит всегда быть бдительными на своем посту,

чтобы ни один враг не пабостил на нашем железнодорожном транспорте. Мы призываем весь личный состав подразделения военизированной охраны ст. Тайга на еще большее усиление классовой бдительности.

Отдадим все силы в борьбе за охрану социалистической собственности!

Группа командиров:

Коновалов, Н. Даниленко, С. Сафиулин, В. Фомин.

Хорошо работают кружки

Жизнь подразделения военизированной железнодорожной охраны ст. Тайга протекает в напряженной боевой и политической подготовке. Стрелки, командиры и политработники с большим желанием изучают специальную стрелковую подготовку и овладевают политическими знаниями.

В часы досуга стрелки принимают активное участие в работе массовых кружков. За текущий год драматический кружок подразделения подготовил много

хороших пьес, инсценировок и различных концертных номеров.

В культурно-массовой работе активными руководителями являются тт. Кузуренко, Шамоу, Т. Филиппов, Ф. Юдин и другие. Вступая в 19 годовщину военизированной охраны НКПС, актив подразделения решил еще лучше поставить культурно-массовую работу, отвечающую возросшим требованиям личного состава.

Г. Виданов,
политрук отряда.

ноября дежурный по станции Тайга Емануилов принял предупреждение о том, что на 28 километре Томской ветки скорость поездов устанавливается 25 километров в час. Это предупреждение он не записал в книгу и забыл про него. В результате в течение всего дежурства Емануилов не выдал ни на один поезд предупреждения, чем ставил под прямую угрозу безопасность движения поездов.

Вот второй не менее возмутительный случай. Дежурный по станции Тайга Резник, получив телеграмму об установлении предупреждения на 38 и 40 км Томской ветки, не записал его в книгу, и в течение 2-х суток это предупреждение на поезда не выдавалось.

Подобные нарушения инструкции по движению поездов допускаются дежурными по станции Ял (нач. станции т. Логунов), Томск II (нач. станции т. Степанов), Литвиново (нач. станции т. Полуднев) и на ряде других станций.

Все эти грубые нарушения Правил и инструкции по движению поездов приводят к тяжелым последствиям. Всем еще свеж в памяти случай крушения поезда № 3981 на 237 километре. Оно произошло только потому, что дежурный по станции Пихтач Арапов не записал в книгу установленное предупреждение на 237 км по случаю сплошной смены рельс, забыл про это предупреждение и не выдал его поезду. В результате поезд № 3981 потерпел крушение, нанесен большой ущерб госу-

дарству. Таких примеров можно, к сожалению, привести много.

Не лучше обстоит дело с проверкой правильности приготовления маршрутов приема и отправления поездов. Согласно распоряжения № 1294/ЦЗ и приказа № 380/НЗ начальники станций обязаны лично проверять правильность приготовления маршрутов приема и отправления поездов и все подмеченные ими недостатки записывать в специально заведенную на стрелочных постах книгу. Однако эти указания многими начальниками станций не выполняются.

Не удивительно, что на отделении увеличилось случаи приема поездов на занятый путь.

Руководители отделения должны обратить серьезное внимание на все эти недостатки и немедленно ликвидировать их.

В социалистическое соревнование, развертывающееся на достойную встречу дня выборов в местные Советы, включаются все новые и новые коллективы железнодорожников. Обязанность командиров отделения, партийных и профсоюзных организаций — возглавить этот подъем, еще крепче сплотить армию железнодорожников и повести ее на борьбу за четкую, слаженную, безаварийную работу.

В. Лихачев,
помощник участкового ревизора НКПС по безопасности движения поездов.

Ответ. редактор

П. ПЛЕНИН

Адрес редакции: Тайга, дом НКПС № 46. Телефоны: редактор № 3-67, отв. секретарь № 3-23, типография № 3-23 2 звон., общий и экспедиция № 3-65

Упол. Обллита № В-45236

Типография газеты „За большевистский транспорт“