

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 125 (962)

28 декабря 1939 года, четверг

Цена 6 коп.

Всенародный праздник

День выборов в местные Советы депутатов трудящихся — 24 декабря по Тайгинскому отделению и узлу прошел с огромным подъемом политической и производственной активности масс. Это был действительно всенародный радостный праздник всех трудящихся нашей социалистической родины. Это день незабываемой картины, когда с раннего утра на избирательных участках началась кипучая жизнь, когда люди подходили к избирательным урнам с чувством величайшей радости и гордости. С именем Сталина в сердцах и в мыслях они отдавали свои голоса за крепость сталинского блока коммунистов и беспартийных.

С 6-ти часов утра, — с начала голосования, избирательные участки Тайгинского узла были заполнены народом. На избирательном участке № 3 к началу голосования было 320 избирателей. На 4 избирательном участке — 225 и на 8 избирательном участке — 275 избирателей. В 10 часов вечера на избирательном участке № 9 избиратели полностью на 100 процентов проголосовали за своих кандидатов.

На 2-м избирательном участке, опускал в урну бюллетени, 76-летний сторож магазина № 13 Райтрансторгпита Иван Павлович Белоусов, с удовлетворением воскликнул:

— Я очень рад, что мне приходится третий раз голосовать за дорогих людей нашей родины. Я смело отдаю за них свой голос потому, что они оправдают доверие народа.

Из всего числа избирателей по избирательным участкам и округам города и станции Тайга приняло участие в голосовании за кандидатов в областной, районный и городской Советы депутатов трудящихся 99,7 процентов избирателей. По станции Томск I, по узлу Томск II и по станции Юрга I-я к 10 часам вечера за кандидатов блока коммунистов и беспартийных проголосовало 100 процентов избирателей.

Железнодорожники Тайгинского отделения встретили день выборов новыми производственными победами. 24 декабря отделение выполнило общий государственный план погрузки на 107 процентов. План погрузки угля выполнен на 146,5 процента.

Слаженность и содружество коллективов стахановцев станции Анжерская и Судженка с коллективами копеевских станций и угольщиками обеспечили небывалый производственный успех. Коллектив ст. Анжерская (начальник т. Михайловский) 24 декабря к концу отчетных суток выполнил суточный план погрузки угля на 153 процента, простой вагонов сокращен на 7 часов. Кроме этого, коллектив с радостью сообщил руководству отделения, что в этот день он перевыполнил годовой план погрузки угля на 788 тонн, полностью ликвидировав отвалы. На 133 процента выполнил суточный план по-

рузки угля и коллектив ст. Судженка (начальник т. Семенов).

По-стахановски работала на ст. Анжерская единая смена дежурного по станции т. Горшкова и на ст. Судженка единые смены дежурных по станции тт. Хаустова и Сластикова.

Образцы самоотверженности в деле командования в этот день показали коллективы поездных и паровозных диспетчеров Тайгинского отделения. Соревнование за выполнение измерителей возглавили кандидаты в депутаты Тайгинского городского Совета, старший диспетчер отделения движения т. Г. Я. Кожеников и старший диспетчер паровозного отделения т. В. Е. Зуев.

Отличные успехи в работе показали комсомольцы дежурные по отделению тт. Сычев, Шантыков и поездные диспетчеры, командиры единых смен тт. Крутов, Ильин и Шепилов. Они своим четким командованием добились перевыполнения по отделению норм технической и коммерческой скорости движения поездов.

По-кривонососовски водили свои поезда в этот день машинисты Тайгинского паровозного депо тт. Корчуганов, Бочаров, Лузин. Они перевыполнили норму технической скорости на 7 км в час.

Стахановец смены маневрового диспетчера ст. Тайга, т. Ульяхина составитель т. Горшечников и составители, работающие на Томских путях, тт. Дубовик и Вшивков добились замечательных успехов по обработке и по отправлению со ст. Тайга местного груза. В этот день они отправили пять поездов с местным грузом на ст. Томск II.

В день выборов во всей своей широте была видна та огромная организационная, массово-политическая работа, которую проводили сотни агитаторов и пропагандистов. Эти партийные и непартийные большевики старались проникнуть во все отдаленные уголки окраин города. Благодаря их кропотливой работе, слово большевистской правды за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных поднимало политическую активность избирателей.

Благодаря агитаторам и энтузиастам общественной работы на каждом избирательном участке с начала и до конца выборов было организовано художественное и культурно-массовое обсуждение избирателей.

Успехи политического и производственного подъема, достигнутые в связи с выборами в местные Советы депутатов трудящихся, никогда не вскружат голову большевикам. Железнодорожники Тайгинского отделения, закрепят достигнутые успехи и ознаменуют новый 1940-й год широким развертыванием социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки за неуклонное выполнение приказов сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича.

700 процентов нормы

Слесари промычного цеха паровозного депо Тайга тт. А. Ластушкин и Е. Денек, ознаменовали день шестидесятилетия великого вождя народов Иосифа Виссарионовича Сталина новым трудовым подъемом. 21 декабря слесарь т. Ластушкин, работая на ремонте паровозов по замене

дышлового движения, добился выполнения технической нормы на 700 процентов. Работавший вместе с ним слесарь тов. Денек, ремонтируя золотники и сменяя поршневые кольца, выполнил дневную норму на 680 процентов.

Н—к.



На снимке: Помощники машинистов депо станции Минск (БССР) С. К. Шпаковская (справа) и А. И. Баркун. Они содержат свои паровозы в отличном состоянии и экономят до 9 тысяч килограммов топлива в месяц. Фото-клише ТАСС.

В честь выборов СЛАВНЫЕ УСПЕХИ КРИВОНОСОВЦЕВ

День выборов в местные Советы депутатов трудящихся передовые машинисты Тайгинского депо отметили замечательными производственными подарками матери-родины.

Машинист тов. Григорьев провел состав порожняка по участку Маринск—Судженка со среднесуточным пробегом паровоза в 872,2 километра, при норме 600.

С перевыполнением технической скорости провели наливные поезда по участку Тайга—Маринск машинист тов. Еловиков и по участку Тайга—Болотная машинист тов. Токарев. Среднесуточный пробег их паровоза первого машиниста — 823, второго — 825 километров при норме 600. Значительного перевыполнения среднесуточного задания в пробеге локомотива

достиг машинист тов. Игнатов. На участке Тайга — Маринск его паровоз № 726-45 дал среднесуточный пробег в 806,4 километра.

Машинист тов. Галицкий на паровозе № 23-00 провел состав порожняка по участку Болотная—Тайга со скоростью в 50 километров в час.

С нагоном на 45 минут провел пассажирский поезд № 2 машинист тов. Иванченко, на участке Тайга—Болотная.

Перевыполнил задание по технической скорости машинист тов. Лысых. В этот день он на своем паровозе дал техническую скорость 42 километра, при норме 37,2.

М—в.

Дела стахановцев

В день выборов в местные Советы депутатов трудящихся стахановцы механического цеха депо Тайга дали высокую производительность труда. Строгальщик тов. Иванов выполнил производственное

задание на 274 процента. Производительность труда фрезеровщика тов. Мордочкина в этот день составила 262 процента.

Д. М.

ТЕЛЕГРАММА

Вагонному мастеру станции Судженка тов. РЫБИНУ
Секретарю партбюро тов. СУЛИМОВУ

В ознаменование исторического дня выборов в местные Советы депутатов трудящихся и шестидесятилетия со дня рождения вождя народов товарища Сталина, коллектив вагонников Вашей станции показал хороший пример социалистического труда, отремонтировав 100 вагонов годовым осмотром сверх плана.

Руководство дороги с большим удовлетворением отмечает Вашу замечательную стахановскую работу. За большевистское руководство стахановским движением объявляем Вам тов. Рыбин и тов. Сулимов благодарность с занесением в трудовую книжку. За проявленные образцы стахановской работы объявить благодарность с занесением в трудовую книжку старшим осмотрикам вагонов тт. Шевченко Е. Е., Кузьмину Н. И., Брюкову В. А., бригадирам тт. Гальведес М. Е., Зайцеву К., слесарям Нефедову А., Дудину К., Рогову И., Мачеру П., Васильеву Г., Долгих Г., Барашкину Г.

Управление и Подор Томской дороги, отмечая стахановскую работу передовых людей коллектива вагонников Вашей станции, выражает твердую уверенность в том, что Вы не остановитесь на достигнутых результатах, еще больше сплотите весь коллектив вагонников на боевую работу в зимних условиях, на окончательную ликвидацию аварий, крушений и браков в работе и на основе соцсоревнования обеспечите боевое выполнение приказов нашего любимого наркома товарища Л. М. Кагановича.

Начальник Томской дороги Т. Пушкин.

Начальник подора И. Мошук.

Могучая демонстрация несокрушимого морального и политического единства советского народа

С именем великого Сталина

Декабрьская ночь. Погода стоит на редкость теплая. Легкий ветерок чуть колышет пурпурные полотнища флагов на зданиях, украшенных плакатами и лозунгами.

Еще висит над домами густой покров декабрьской ночи, а на улицах, в переулках уже звенит веселый смех, льются песни.

Было еще 5 часов утра. На избирательные участки направлялись первые группы избирателей — старики и молодежь, женщины и мужчины. Каждому хочется раньше других выполнить свой гражданский долг, первым опустить бюллетени.

Над зданием рабочего клуба имени Ленина высоко взметнулся, как лист из гигантского календаря, плакат с исторической датой: „24 декабря 1939 года — день выборов в местные Советы депутатов трудящихся“. Здесь избирательный участок № 1.

В ярко освещенных, красочно убранных залах клуба — много народу, царит веселое оживление, оркестр бойко исполняет марш. Избиратели ждали этого дня с тем особым внутренним нетерпением, с каким наш народ встречает большой праздник, когда улыбка озаряет лицо, в глазах светится радость, когда от всего сердца хочется петь, танцевать, веселиться.

Шесть часов утра. Председатель участковой избирательной комиссии Носиф Кузьмич Быков объявляет:

— Товарищи избиратели! Поздравляю вас с всенародным праздником — днем выборов в местные Советы. Прошу приступить к голосованию. Торжественно гремит „Интернационал“.

Счастье — первым опустить бюллетени выпало на долю художника клуба имени Ленина, комсомольца Георгия Купчинова. Ему только что исполнилось 18 лет. Он голосует первый раз в жизни за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Полные радости и счастья проходят в кабинеты 58-летний машинист паровозного депо Михаил Матвеевич Львов со своей женой Анастасией Павловной.

— Я вот тридцать три года работаю на паровозе, — тихо рассказывает Михаил Матвеевич, — а о пенсии и думать не хочу. Несколько раз мне предлагали перейти в инвалиды, — отказывался. Сегодня я вместе с избирателями нашего округа, голосую за лучших сынов родины товарищей Тризну, Власенко, Гудевского Ивана Ильича. Гудевского я знаю с 1907 года, когда он еще учеником слесаря был. Человек он

заботливый и серьезный. На таких людей можно крепко положиться, такие с нашей сталинской дороги не свернут.

К урне степенно подвигается седой старичок. Дождавшись очереди, он обеими руками спускает бюллетени. Это — Тимофей Семенович Семенов, бывший старший стрелочник. Ему 68 лет.

Около урны среди красных знамен стоит бюст товарища Сталина. Тимофей Семенович шурит глаза и долго смотрит на него счастливым, любовным взглядом.

— Вот кто дал нам счастливую и радостную жизнь, — говорит с волнением Тимофей Семенович, — я смотрю на своих детей и не могу наглядеться. Один у меня сын Константин — машинист, другой Александр — слесарь-стахановец вагонного участка, третий, младший, Николай — служит в Красной Армии. Большое спасибо товарищу Сталину, что он открыл мне и моим детям светлую дорогу, дал нам радостную жизнь.

Уже светлеет за окнами. К клубу подехала вся в цветах подвода. Член избирательной комиссии т. Саландин осторожно выводит из коновки старушку — Байкову, мать железнодорожника. Ей недавно исполнилось 110 лет.

— Ничего, миленький, я сама пойду, — останавливает она т. Саландина.

В комнате избирательной комиссии ее усадили на стул, рассказали о порядке голосования. Байкова, раскланиваясь, благодарила всех за радужный прием. Получая бюллетени, она говорит:

— Счастья и новых побед желаю я Советской власти и советским людям!

Поток избирателей не прерывается ни на минуту. Один за другим подходят к избирательным урнам избиратели. Вот голосует 59-летний Николай Дмитриевич Северин. Ему давно бы пора перейти на пенсию, но он еще работает расценщиком в подомочном цехе депо Тайга. За ним подходит старейшая учительница ж. д. школы № 33 Серафима Николаевна Коробейникова, старый производственник т. Серебренников...

Весь день избиратели были в клубе. Не хочется уходить из любовно убранных помещений. В зале не прекращал играть оркестр. Демонстрировались кино-картины.

* * *

12 часов ночи. Голосование закончилось. Участковая комиссия приступает к подсчету голосов. Но в клубе еще долго звенели песни о счастливой родине, о вожде, учителях и другие товарище Сталине.

Вл. Москалев.



Иван Сидорович Власенко — начальник Тайгинского паровозного депо — депутат Тайгинского городского Совета по избирательному округу № 6.



Петр Андреевич Панкратов — помощник начальника Тайгинской технической школы — депутат Тайгинского городского Совета по избирательному округу № 35.

В поезде № 1

Поезд идет на запад, к столице нашей чудесной родины — Москве. Едут с советского Дальнего Востока, из военных частей, с предприятий знатные люди страны: командиры РККА, бойцы, стахановцы.

23 декабря. Оживленно проводят беседы в вагонах с избирателями члены агитбригады, возглавляемой тов. Покорским. Они знакомят пассажиров с автобиографией командующего Сибирским Военным Округом командармом второго ранга Степаном Андриановичем Калинин, выдвинутым кандидатом в депутаты Новосибирского областного Совета депутатов трудящихся.

Оказалось, что многие из пассажиров знают товарища Калинина. Некоторые вместе с ним служили в различных частях, являлись его воспитанниками. Они вместе с агитаторами поезда рассказывают о замечательном человеке, достойном сыне великой родины.

Глубокая полночь. Многие пассажиры не ложатся спать, дожидаясь 6 часов утра, чтобы первыми отдать свой голос за кандидата непобедимого сталинского блока коммунистов и беспартийных.

6 часов утра. С радостными лицами, дружно идут командиры, красноармейцы, стахановцы к избирательной урне. К 10 часам утра все, кто ехал в этом поезде, проголосовали.

На избирательном участке № 3

Еще задолго до начала голосования на избирательный участок № 3 пришло много народу. У всех было одно стремление — первыми опустить бюллетени.

Началось голосование. К избирательной урне первым подходит и опускает бюллетени стахановец кондукторского резерва ст. Тайга т. Большанин.

Дружным потоком в сером сумраке утра люди идут к избирательному участку. Со знаменами прибывает колонна учащихся технической школы. С гармошкой, с песнями приходят группой избиратели 19 избирательного округа.

Вот опустил бюллетени в урну старый железнодорожник, ныне пенсионер тов. Иванов, он обратился к группе беседующей молодежи и пожилых людей:

— Товарищи, мне 60 лет. — Но в честь сталинских демократических выборов я хочу сегодня вместе с молодыми веселиться, плясать. Играй, баянист, „барыню“.

И он начал пляску, увлекая в нее других — молодежь и пожилых людей. Жизнерадостный старичок заразил порывом веселья всех собравшихся. Избиратели участка горячо благодарили тов. Иванова за участие в пляске и массовых играх.

До позднего вечера на избирательном участке продолжалось веселье. Радостные люди по-праздничному провели время. Сменяя друг друга, играли духовой оркестр, баян, гармошки. Коллектив кружковцев рабочего клуба им. Ленина организовал самодеятельный концерт. Замечательно работал буфет. Здесь имелись в большом выборе холодные и горячие закуски.

К 11 часам вечера на избирательном участке № 3 голосование полностью было закончено.

НЕЗАБЫВАЕМЫЙ ДЕНЬ

5 часов 55 минут. Уже многолюдно на избирательном участке № 2. Это пришли желающие голосовать самыми первыми. Торопясь, идет к участку со знаменами колонна избирателей опытной пчеловодной станции. С гармонией, с песнями подходят избиратели десятидворки агитатора Голубева.

Началось голосование, — начался праздник. С веселыми, радостными лицами подходят избиратели к урнам и опускают бюллетени, голосуя за победоносный сталинский блок коммунистов и беспартийных, за избранников народа. Гремит духовой оркестр, его сменяет струнный.

Комсомолка Якимова привезла на избирательный участок 70-летнюю старушку А. Д. Витовкину.

— Ну дочка, я теперь проголосовала, — говорит она, — показывай нам, как молодые умеют веселиться.

Удальски рванул плясовую баян. В вихоре пляски закружились 19-летняя девушка и 70-летняя старушка. Старая и молодая женщины показывали друг перед другом вычурные коленца веселого танца. Плотная стена людей, обступивших плясуню, неистово аплодировала им.

— Ну-ка, сыграйте мне теперь, — говорит 76-летний избиратель т. П. П. Белозубов, когда кончили танцевать две женщины, — Я уж покажу молодым, как нужно плясать.

И он плясал. Редко кто из молодых мог ему подражать. Жизнерадостный старик после пляски организовал дружный хор. Задорно звучали в зале веселые народные песни.

Весь день, сменяя друг друга, играли в зале духовой и струнный оркестры, баян, гармошки, виолончели. Весь день здесь веселились люди, танцуя, играя в различ-

ные массовые игры. Бойко торговал всевозможными закусками буфет. Два раза был продемонстрирован кино-фильм „Горный марш“. Три раза драмколлективы рабочего клуба и технической школы повторяли программу своего концерта.

Шли на избирательный участок вместе с молодыми и старики, подбодренные общим праздничным и радостным настроением, отказывались от присланных за ними подвод. 62-летняя тов. Ватолина сказала приехавшему за ней человеку:

— Нет, милый, не поеду. Погода хорошая, я с молодыми дойду. Вези кого-нибудь другого.

К 10 часам вечера избиратели избирательного участка № 2 уже закончили голосование. Но еще продолжали веселье, празднуя знаменательный в истории празд-



Об улучшении руководства социалистическим соревнованием и стахановско-кривоносским движением на дороге

Постановление политотдела и дорпрофсожа Томской железной дороги от 21 декабря 1939 года

Передовые железнодорожники Томской, воодушевленные решениями XVIII съезда ВКП(б), закрепили и развили успехи предсезонного соревнования. Выполняя обязательства, взятые в соревновании с железнодорожниками Северо-Донецкой, Омской угольщиками Кузбасса, стахановцы передовых предприятий борются за переход к коллективной стахановской работе. Передовые железнодорожники Томской ознаменовали подготовку к выборам в местные Советы депутатов трудящихся новыми успехами социалистического соревнования имени Третьей Сталинской Пятилетки.

На дороге выросли замечательные стахановцы-кривоносцы: тт. Ф. С. Лыков (мастер вагонного участка Инская), машинисты: И. Д. Орлов (депо Новосибирск), С. З. Бондаренко (депо Рубцовка), В. Ф. Иванов (депо Тайга), Н. Д. Кузнецов (депо Барнаул), мастер промывочного цеха депо Тайга Н. Г. Сафронов, концентратчик Барнаульского вагонного участка М. С. Пивоварова и другие, награжденные партией и правительством за образцовую стахановско-кривоносскую работу орденами медалями СССР. В число передовиков вошли коллективы станций Судженка, Кандалак, Анжерка, Черепаново, Инского вагонного депо, депо Топки, Тайга и др.

Стахановцы-кривоносцы внедряют новые передовые методы работы: метод работы в зимних условиях тов. Орлова, метод безотцепочного ремонта вагонов тов. Лыкова, метод отправления поездов без утечки воздуха, кольцевую езду, возникшую по инициативе передовых машинистов Топкинского паровозного депо, и ряд других. Появились новые новаторы высокой производительности труда — многостаночники: токарь депо Усаты тов. Ильин, кузнец вагонного депо Усаты тов. Придипцев, строгальщики паровозного депо Тайга тт. Иванов, Кучевский и Данилов, строгальщик депо Новосибирск тов. Монин В. и др. Перешли на совмещение двух профессий весовщики ст. Инская тт. Козырев и Финюгов. Стахановцы Новосибирского пассажирского вагонного участка тт. Никитин и Жигалов совмещают обязанности поездного вагонного мастера и электромонтера.

Однако, несмотря на прекрасные успехи передовых людей, Томская дорога в целом еще работает плохо, из месяца в месяц не выполняет государственный план погрузки и перевозок, особенно угля, металла и других первокатегорийных грузов; не снижаются брак, аварии и крушения.

Одной из главных причин плохой работы дороги является то, что отдельные хозяйственные, партийные, комсомольские и профсоюзные руководители не возглавили мощный производственный подъем железнодорожников Кузбасса, крайне плохо распространяют замечательный опыт передовиков. Большинство политотделов отделений, райкомов союза и узловых парткомов все еще вместо повседневного руководства соревнованием и стахановско-кривоносским движением продолжают оставаться регистраторами инициативы и успехов передовых людей, не замечают их, не организуют обобщения и распространения стахановско-кривоносского опыта.

В результате по паровозной службе на 1 мая 1939 года было 5.860 стахановцев-кривоносцев, а на 1 октября 1939 года снизилось на 338 человек, главным образом, за счет ведущих профессий (машинистов и слесарей по ремонту паровозов). Снижение количества стахановцев за этот период имеется и по службе движения.

Особенно неудовлетворительно поставлено руководство соревнованием и стахановско-кривоносским движением в паровозных депо Инская и Новокузнецк, на стан-

ции Белово, в товарном вагонном участке Новосибирск и ряде других предприятий.

Формально бюрократический подход отдельных руководителей к руководству социалистическим соревнованием привел к тому, что опыт Северо-Донецкой дороги по заключению индивидуальных договоров и учету результатов соревнования, на нашей дороге по-настоящему не внедрен.

На ряде предприятий учет и проверка выполнения обязательств, шефство передовиков над отстающими, работа стахановских школ поставлены из рук вон плохо. Витрины стахановцев, доски показателей (особенно на станциях Болотная, Усаты, Калзатай, в депо Усаты и друг.) плохо оформлены и не обновляются.

Подор и дорпрофсоюз устанавливают также, что переходящие мандаты на дороге в ряде мест вследствие безответственного к ним отношения опущены и не используются для дальнейшего подъема соревнования.

Все эти крупнейшие недостатки в руководстве социалистическим соревнованием и стахановско-кривоносским движением тормозят выполнение боевых приказов наркома, обязательств в соревновании с железнодорожниками Северо-Донецкой, Омской и угольщиками Кузбасса, тормозят подъем работы дороги.

В целях улучшения руководства социалистическим соревнованием и стахановско-кривоносским движением политотдел дороги и дорпрофсоюз ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Считать главной задачей хозяйственных руководителей, политотделов отделений, узловых парткомов, всех партийных, профсоюзных и комсомольских организаций — вовлечение каждого железнодорожника в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки. Основной целью соревнования должно быть большевистское выполнение задач, поставленных товарищем Л. М. Кагановичем в приказах № 230-Ц «О мероприятиях по обеспечению нормальной работы Томской дороги в зиму 1939 — 1940 гг.», № 202-Ц, 206-Ц о борьбе с авариями, крушениями и браком в работе, настойчивое распространение передового опыта и инициативы лучших людей, особенно организации и всемерное развитие напавинского движения за любовный уход за паровозом, борьба каждого железнодорожника за нерушимое соблюдение сталинского принципа о единстве и неразрывности железнодорожного конвейера великой железнодорожной державы.

2. Установить следующий порядок проверки выполнения договоров социалистического соревнования:

а) договоры с Северо-Донецкой и Омской дорогами проверять раз в квартал путем выезда делегаций;

б) договор с угольщиками Кузбасса проверять ежемесячно вместе с итогами соревнования по дороге;

в) договоры между отделениями, узлами и предприятиями дороги проверять ежемесячно путем выезда делегаций, созыва совместных слетов стахановцев и ударников, опубликования сводок в дорожной, отделенческой и многотиражных газетах и т. д.;

г) договоры между сменами, цехами, бригадами проверять два раза в месяц путем совместных собраний, послыски представителей и т. д.;

д) индивидуальные договоры проверять еженедельно, а результаты заносятся в книгу-договор мастером или бригадиром с участием парторга и профорга ежемесячно и обсуждаются на общем собрании.

3. Установить следующий порядок вру-

чения переходящих красных знамен НКПС, управления, подора и дорпрофсожа:

а) переходящие красные знамена НКПС вручаются передовым коллективам руководством дороги по согласованию с НКПС поквартально;

б) переходящие красные знамена управления дороги, подора и дорпрофсожа лучшему отделению движения, паровозному депо, вагонному участку, станции и т. д. вручаются помесечно на собрании коллектива или слета стахановцев начальником службы или его заместителем с представителями политотдела дороги и дорпрофсожа.

Решение о присуждении переходящего красного знамени принимается не позднее 7-го числа следующего месяца постоянным совещанием при начальнике дороги по представлению руководства служб;

в) вместе со вручением переходящего красного знамени для премирования стахановцев-кривоносцев, ударников и командиров руководству предприятия ассигнуется от 1.000 до 5.000 рублей (в зависимости от показателей и количественного состава коллектива).

4. Основным документом, на основе которого организуется социалистическое соревнование и проверка его результатов, является индивидуальный или коллективный договор соревнования.

5. Возобновить дорожную «Доску почета» в газете «Железнодорожник Кузбасса», на которую заносить стахановцев-кривоносцев, ударников и командиров по представлению руководства хозяйниц, партийных, профсоюзных организаций, а коллективы — по представлению руководства служб и руководства дороги. Вести «Доску почета» в отделенческих газетах.

6. Установить почетную грамоту руководства дороги, вручать ее лучшим людям дороги, закрывшим за собой переходящие мандаты.

7. Провести 31-го декабря на всех предприятиях дороги собрания с докладами руководителей хозяйниц о выполнении плана за 1939 год и задачах предприятий в 1940 году, с докладом председателя месткома о ходе социалистического соревнования.

8. Для подведения итогов соревнования за переходящие мандаты предложить всем начальникам политотделов отделений и председателям райкомов союза к 30 декабря подвести итоги этого соревнования и созвать на 5—6 января отделенческие слеты держателей переходящих мандатов, с приглашением передовиков, стахановцев-кривоносцев.

На этих слетах стахановцам-кривоносцам и ударникам, удержавшим за собой переходящие мандаты, вручить Почетные грамоты руководства дороги и также произвести премирование.

На слетах заслушать доклады начальников политотделов отделений об итогах работы за 1939 год и о дальнейших задачах в области развертывания социалистического соревнования и стахановско-кривоносского движения.

В дальнейшем итоги соревнования за переходящие мандаты подводить на отделенческих или на дорожном слете не реже одного раза в три месяца.

9. Обязать секретарей партбюро и председателей месткомов не позднее 1 января 1940 года упорядочить доски производственных показателей, витрины стахановцев и «Доску почета».

10. Обязать всех начальников политотделов, председателей райкомов союза, руководителей партийных, комсомольских и профсоюзных организаций создать в каждом коллективе краткосрочные стахановские школы по профессиям, обеспечить помощь командиров, инженерно-технических работников стахановцам в подготовке лек-

ций и проведении занятий школ, широко практиковать постановку отдельных лекций стахановцев-кривоносцев, а также по-боевому распространять почин тов. Гулюка о шефстве над железнодорожниками, работающими первую зиму, чтобы выполнить обязательство партийно-хозяйственного актива: каждый стахановец-кривоносец должен обучить методам своей работы в условиях зимы двух-трех товарищей по профессии.

11. Осудить существующую неправильную практику, когда премирование, представление к наградам, повышение в классности или разряде производится не систематически, а кампанейски. Обязать всех руководителей хозяйственных единиц, политотделов отделений, секретарей партбюро и партторгов, председателей райкомов союза и месткомов систематически отмечать и поощрять выдвигающихся передовых людей, систематически представлять к премированию, повышению в классности, в разряде и т. д.

12. Отмечая огромное значение помощи, оказываемой территориальными организациями дороги, обязать политотделы отделений, райкомы союза и заместителей начальников дистанций пути по политчасти совместно с горкомами, райкомами партии организовать среди колхозов, прилегающих к дороге, социалистическое соревнование на образцовую организацию и проведение снегоборьбы. Установить переходящее красное знамя для лучшего колхоза, которое будет присуждаться руководством дороги по представлению политотделов отделений, горкомов и райкомов ВКП(б).

13. Организовать соревнование между отделениями движения, паровозного хозяйства и бригадами кольцевых на быстрейшее продвижение кольцевых маршрутов, имеющих исключительное значение в деле подъема работы дороги. Для лучшего передового коллектива кольцевого маршрута учредить дорожное переходящее красное знамя, которое ежемесячно присуждать вместе с подведением итогов социалистического соревнования по дороге.

Обязать начальников политотделов, председателей райкомов союза, секретарей узловых парткомов и партбюро, заместителей начальников дистанций пути по политчасти обсудить настоящее постановление на партийно-комсомольских собраниях и среди рабочих в сменах и бригадах, вскрыв все недостатки и наметить мероприятия по перестройке руководства и организации социалистического соревнования и стахановско-кривоносского движения на дороге.

Подор и дорпрофсоюз напоминают хозяйственным, партийным и профсоюзным руководителям об их величайшей ответственности за повседневное руководство социалистическим соревнованием и стахановско-кривоносским движением и выражают уверенность в том, что командиры, политработники, партийные, профсоюзные руководители по-деловому возьмутся за дело, возглавят новую волну социалистического соревнования, вызванную выборами в местные Советы депутатов трудящихся, и новый стахановский год третьей сталинской пятилетки ознаменуют выполнением и перевыполнением государственного плана погрузки и перевозок угля, металла, леса и других важнейших грузов, неуклонным выполнением приказов сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича.

Начальник политотдела
Томской дороги И. МОЩУК.

Председатель дорпрофсожа
Ф. ЧИРИХИН.



В гор. Барановичах (Белоруссия) открылся детский сад для детей рабочих и служащих городских предприятий.

На снимке: В первом детсаду.

Фото Д. Чернова.

Фото-клише ТАСС.

Трехнедельный итог боевых действий в Финляндии

Сообщение штаба Ленинградского военного округа

Подводя итог военным действиям в Финляндии за истекшие три недели, следует признать, что наши войска имели за этот период серьезные успехи.

На севере Финляндии наши войска, заняв 1 декабря порт Петсамо, продвинулись на 130 километров в глубь Финляндии, считая от берегов Баренцева моря у Петсамо, что составляет в среднем 6 километров в день.

На улеборгском направлении наши части продвинулись на 150 километров, что составляет в среднем 7 с половиной километров в день.

На сердобольском направлении наши части продвинулись на 80 километров, что составляет в среднем 4 километра в день.

На Выборгском направлении наши войска продвинулись на 64 километра от государственной границы, что дает в среднем 3,2 километра в день.

Взято в плен по всем направлениям за истекший период 18 офицеров, 105 унтер-офицеров, 1.302 рядовых, 35 орудий, 300 пулеметов, 3.000 винтовок, 21 миномет, 220 гранатометов, 7 бронемашин.

Наши потери—1.823 убитых, 7.000 раненых.

Потери финнов—2.200 убитых, подобранных на занятой нами территории, не считая убитых на территории противника огнем нашей артиллерии и пулеметов, подобранных и увезенных в тыл финскими войсками. Раненых у финнов по приблизительным данным штаба свыше десяти тысяч.

Заграничная печать, особенно французская и английская, считает, что такие темпы продвижения советских войск слишком малы и пытается объяснить это «пониженной боеспособностью» Красной Армии. Некоторые из военных обозревателей идут еще дальше, уверяя, что наступление советских войск «провалилось», так как молниеносного удара не получилось и советские войска не сумели покончить с финскими войсками в одну неделю. Не может быть сомнения, что подобные нарекания на Красную Армию могут быть объяснены либо прямой и грубой клеветой на Красную Армию, либо невежеством их авторов в вопросах военного дела.

Финляндская территория представляет серьезные трудности для продвижения войск. Бездорожье, пересеченный рельеф местности, непроходимые леса, бесчисленное количество озер с таким же количеством перешейков между ними, перехваченных несколькими оборонительными линия-

ми из бетонированных артиллерийских и пулеметных сооружений с бетонированными убежищами для войск,—таковы условия, затрудняющие быстрое продвижение войск на финляндской территории. Четыре года строила Финляндия эти укрепления, пользуясь помощью 3-х иностранных государств, боровшихся между собой за влияние на Финляндию, как плацдарм для нападения на Ленинград, а затем и на Москву. По своей оборонной силе эта система искусственных укреплений, например, на Карельском перешейке, усиленная природными условиями Финляндии, ничем не уступает оборонной силе укрепленной «линии Зигфрида» на западной границе Германии против которой вот уже четыре месяца ковыряются англо-французские войска, не имея ни малейшего продвижения вперед. Красная Армия знала об этих трудностях в Финляндии и поэтому она никогда не думала одним молниеносным ударом покончить с финскими войсками. Только невежество или открытая враждебность против Красной Армии могла приписать руководителям Красной Армии желание—в одну неделю покончить с финскими войсками.

Карельский перешеек является самым трудным районом, усеянным богатой сетью искусственных укреплений, перехватывающих пространство от Ладожского озера до Финского залива под Выборгом. В этом районе продвижение советских войск дает 3,2 километра в день в среднем, при чем в целом ряде пунктов главная оборонительная линия финнов, так называемая «линия Маннергейма», уже прорвана нашими войсками. Если сравнить этот темп продвижения Красной Армии в районе «линии Маннергейма», с тем, что делают англо-французские войска в районе «линии Зигфрида», то придется признать, что советские войска имеют серьезный успех, тогда как англо-французские войска топчутся на месте и находятся в состоянии полного провала. Почему в самом деле иностранная печать не интересуется тем, сколько километров в день прошли в продолжении 4-х месяцев англо-французские войска, стоящие против «линии Зигфрида» и имеющие своей задачей разбить Германию? Не потому ли, что продвижение англо-французских войск пришлось бы считать в среднем в день не километрами и даже не метрами, а сантиметрами, если вообще имеет здесь место какое-либо продвижение.

По-большевистски преодолеем трудности зимы

Из-за плохой подготовки автотормозного хозяйства, кадров автоматчиков и поездных вагонных мастеров в зиму 1938—39 года Тайгинское отделение получило тяжелое поражение.

Чрезмерные утечки воздуха из тормозных магистралей приводили к массовым срывам и задержкам поездов на станциях, растяжкам и обрывам на перегонах, к ненормальной работе паровоздушных насосов на паровозах.

Безответственное отношение к уходу за автотормозами, а подчас плохое знание автоматчиками и поездными вагонными мастерами правил обслуживания автотормозов, в свою очередь, приводило к заклиниванию колесных пар и образованию ползунов и, как следствие, к излому рельсов, порче самого подвижного состава.

Из печального опыта прошлой зимы руководство вагонного участка, и в том числе все командиры, извлекли серьезные уроки. Готовясь к зиме этого года, мы обратили большое внимание на укомплектование и подготовку кадров автоматчиков, поездных вагонных мастеров. Задолго до начала зимы отремонтировали компрессоры и воздушную сеть в парках и другое оборудование.

Мы сейчас имеем много стахановцев, по-боевому борющихся за преодоление трудностей зимы. Осмотрщики-автоматчики тт. Н. Колесников, Н. Зюсков, П. Володин, слесарь-автоматчик т. А. Федоров и многие другие работают без брака не имеют ни одного случая задержки поездов и добиваются нулевой утечки воздуха из поездной магистрали, стопроцентного включения и исправного действия автотормозов при самых больших морозах.

По инициативе осмотрщика-автоматчика т. Колесникова, участника совещания автотормозников в Москве, на участке расвернулось большое движение по применению метода, осмотрщика-автоматчика Северо-Донецкой жел. дороги т. Гайдабука—достижение в поездной магистрали нулевой утечки воздуха.

Сам т. Колесников, начиная с 30-го сентября, подавляющее большинство поездов отправляет с нулевой утечкой воздуха. В период больших морозов, 20-29 ноября, все поезда им были отправлены с утечкой ниже нормы. Инициатива т. Колесникова подхвачена стахановцами-осмотрщиками и автоматчиками т. Володиным, т. Зюсковым, т. Штенцовым, Шуршиновым и другими, отправляющими большую часть поездов с нулевой утечкой и ниже нормы.

Осмотрщик-автоматчик т. Колесников не только по-стахановски работает сам, но и передает свой опыт другим. Прежде всего, он является организатором, руководителем стахановской школы. В этой школе читает лекции для осмотрщиков и слес-

рей-автоматчиков и осмотрщиков вагонов. Стахановское движение, развернувшееся за обеспечение четкой и бесперебойной работы автотормозов в зимних условиях, начинает охватывать не только автоматчиков, работающих непосредственно у поездов, но и работников автоконтрольного пункта, поездных вагонных мастеров и осмотрщиков вагонов.

Стахановец, поездной вагонный мастер т. Каркин, награжденный Президиумом Верховного Совета СССР медалью «За трудовое отличие», взял на себя обязательство путем хорошей подготовки автотормозов с места отправления поезда, ухода за ними в пути следования и производственной дружбы с осмотрщиками-автоматчиками и машинистами паровозов не допустить ни одного случая задержки поездов не только по автотормозам вагонов, но и паровозов. Это обязательство он с честью выполняет.

Это стахановское движение за четкую работу автотормозов командиры смен, цехов, депо и участка должны не только поддерживать, но и возглавить.

Наряду с положительными результатами в работе, мы имеем и много недостатков.

Свеж в памяти случай с поездом № 933, когда осмотрщик-автоматчик Коршиков при наличии в поезде 98 тормозных осей с общим нажатием 119 тонн, включил только 48 осей с нажатием 173 тонны, причем, фиктивно была им выдана справка на 82 оси с нажатием 319 тонн. В результате преступного разгильяйства Коршикова поезд на ст. Литвиново проехал выходной семафор.

В декабре по вине отдельных осмотрщиков-автоматчиков было сорвано несколько поездов к отправлению.

10 декабря на ст. Тайга было сорвано отправление поезда по причине утечки воздуха. Старший осмотрщик вагонов Ракитин перед прицепкой паровоза к поезду не проверил как было произведено опробование автотормозов при помощи переносного крана машиниста. Когда подошел паровоз, была обнаружена большая утечка воздуха из магистрали.

Таких фактов можно привести очень много. Это говорит о том, что командиры мало занимаются воспитанием кадров, не учитывают, что значительная часть автоматчиков в зиму 1939-40 года работает впервые.

На этих недостатках нужно сейчас сосредоточить все внимание и немедленно их изжить. Будем еще шире разворачивать соревнование за нулевую утечку воздуха и все свои силы и энергию направим на то, чтобы большевистскую зиму провести так, как это подобает сталинским железнодорожникам.

А. Тельной,

начальник Тайгинского вагонного участка.

Окажите помощь юным железнодорожникам

При управлении Тайгинской детской железной дороги недавно организованы из учащихся средней школы кружки юных железнодорожников. Занятия кружков проходят в Доме техники. Сейчас ребята познакомились с основными сериями паровозов, с техникой их вождения. Кружковцы с большой охотой посещают занятия. Они стремятся подготовить из себя железнодорожников.

По-боевому взялись за организацию кружков комсомольцы и учащиеся Бовдарев, Никитина, Фомин, Твердохлебов, Сибилов и другие. С большим старанием передают свои знания преподаватель технической школы тов. Мадзлец. Большую

помощь оказывает зав. Домом техники тов. Матвеев. Он помог нам хорошо оборудовать кабинет связи.

Но надо сказать, что некоторые товарищи совершенно безразлично относятся к кружкам юных железнодорожников. Например, руководитель кружка связи т. Буланов до сего времени продолжает срывать занятия, не являясь к ребятам. Бездействует и комиссия по строительству детской железной дороги.

Винокуров.

Ответ. редактор
П. ПЛЕНИН