

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 49 (886)

24 мая 1939 года, среда

Цена 8 коп.

ОБЕСПЕЧИМ БОЕВОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ НОВОГО НАРКОМОВСКОГО ГРАФИКА!

ЧЕТКО ПРОДВИГАТЬ ПОЕЗДА ПО НОВОМУ ГРАФИКУ

25 мая по сети дорог Советского Союза вводится новый график движения поездов. Это исключительно большое и важное мероприятие. Составлены новые графики движения в отличие от практики прошлых лет, непосредственно на дорогах и проторректированы после проверки в НКПС.

Чем вызвана замена действующих графиков, составленных в 1937 году? Тем, что они устарели. За последние годы на железнодорожном транспорте произошли большие изменения, значительно увеличился грузопоток, железные дороги пополнены новым, более мощным подвижным составом.

На примере своего Тайгинского отделения мы видим, как изменился хотя бы тот же паровозный парк. Два года тому назад паровоз серии «ФД» был такой по винкой, что на него буквально целыми толпами ходили смотреть. Сейчас — это основной вид локомотива.

В своем приказе № 105/Ц «О введении в действие графика движения поездов на летний период 1939 года» сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович, указывает: „Выполнение графика движения поездов считать важнейшим показателем работы дорог, отделений, депо и станций“. Это требование Наркома обязывает каждого командира отделения, политработника и в отдельности каждого железнодорожника работать исключительно четко.

По новому графику на нашем Тайгинском отделении техническая скорость на плече Тайга—Маринск увеличивается на 3,2 километра, на плече Тайга—Болотная—на 7 километров. Значительно выше будут и весовые нормы поездов. В сторону Болотной весовая норма поезда была 1350 тонн, теперь она будет повышена для части поездов до 2200 тонн.

Выполнимы ли эти нормы? Безусловно выполнимы. На проводимых совместных собраниях паровозных бригад, диспетчеров, дежурных по депо, новый график и новые весовые нормы поездов нашли единодушное одобрение.

Выступая на совещании, посвященном изучению приказа наркома № 105/Ц и нового графика движения поездов, машинист кривоносовец депо т. Лукин заявил, что тайгинские паровозники будут по новому графику водить поезда без аварий и с высокой технической скоростью. Публикуемые нами сегодня выступления машинистов тт П. Васильева, Прилепова так же говорят о том, что новый график вполне реален.

Однако, будет неверно, если мы дело подготовки к работе по новому графику предоставим самотеку. Работа строго по графику не мыслима без решительной борьбы с авариями и браком в работе, с нарушениями трудовой дисциплины.

Нив коем случае нельзя забывать, что график требует особой оперативности, четкости и слаженности в работе от тягачей, машинистов, путейцев, кондукторов и работников других служб.

К сожалению этой слаженности, четкости в работе на отделении мы еще не имеем. Достаточно сослаться хотя бы на то, что проследование товарных поездов по расписанию за 2-ю декаду на Тайгинском отделении выразилось всего на 25,6%.

Особенно большая ответственность в деле обеспечения выполнения графика воз-

лагается на диспетчеров, как организаторов движения поездов. Так продвигать поезда, как в дежурство диспетчера т. Калашникова 20 мая, когда сборный поезд из Болотной до Тайги шел 16 часов 21 минуту, безусловно нельзя.

Проводимый на нашем отделении массовый рейд по проверке выполнения приказов наркома № 83/Ц, 19/Ц, 20/Ц и постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 года, должен сыграть большую роль в деле мобилизации всех железнодорожников отделения на безаварийную четкую работу, на борьбу за график, за неуклонное выполнение Правил технической эксплуатации, за четкое командование движением поездов.

«Для дисциплины, для четкой организации движения, наше звено, за которое мы должны бороться — это расписание движения поездов. Оно должно спаять в единый коллектив разбросанных на десятки тысяч километров сотни тысяч отдельных людей. Расписание должно заставить переездного сторожа своевременно проснуться, выйти и пропустить поезд. Расписание должно заставить стрелочника своевременно подготовить стрелку. Расписание должно заставить любого агента работать честно, организованно. Надо любить и уважать расписание, как знамя, как основное условие органического здорового подема транспорта. Вот каково значение расписания, вот чем должно быть расписание для железнодорожников!» (Л. М. Каганович).

Железнодорожники Тайгинского отделения, с честью выполним приказ наркома № 105/Ц! Будем водить поезда точно выполняя железный закон транспорта — график движения поездов!

Будем бороться за четкое вождение поездов

25 мая вводится в действие новый график движения поездов. Это большое событие в жизни железнодорожников, важное хозяйственно-политическое мероприятие в борьбе за дальнейший подъем и расцвет социалистического транспорта.

19 мая, получив новый график, мы сразу же приступили к ознакомлению с ним паровозных бригад. Надо сказать, что паровозники встретили новый график с большим удовлетворением, одобрили его. Паровозники смело и уверенно, выступая на совещании, посвященном изучению приказа № 105/Ц, заявили, что график выполним и что они будут водить поезда по новому графику, с новыми весовыми нормами без браков и аварий и с большей экономией топлива. С такими заявлениями выступили машинисты тт. Корж, Лысых, Крилионов и др.

Машинисты потребовали на этом совещании улучшить работу Анжерской и Тайгинской дистанций пути. И надо сказать это требование вполне законное. На одном только плече Тайга—Маринск (в четном направлении) имеются предупреждения на 67 километрах.

По графику на плече Тайга—Болотная предусмотрены толкачи в Таскаево и тягачи с Юрги I до Литвиново (в четном направлении). Машинисты выдвинули предложение не ставить толкача в Таскаево, поезда они вывезут без него, если только диспетчера службы движения будут про-

УСПЕШНО ОСВОИМ НОВЫЕ ВЕСОВЫЕ НОРМЫ

25 мая вступает в действие новый наркомовский график движения поездов. Это важнейшее хозяйственно-политическое событие на ж. д. транспорте, коллектив паровозников краснознаменного депо Тайга встретил с большим воодушевлением. Паровозники единодушно заявляют, что они приложат все силы, чтобы организовать четкое движение поездов по новому графику, как требует от нас наш любимый нарком Лазарь Моисеевич Каганович.

Среди паровозников нашего депо не найдется ни одного машиниста, который бы сказал, что график не выполним. Да и глупо было бы так заявлять. Большая половина наших машинистов-кривоносовцев уже давно водят поезда значительно перевыполняя заданную норму технической скорости и весовые нормы.

Вот несколько фактов, говорящих за то, что новый наркомовский график движения

поездов вполне выполним на нашем отделении.

21 мая со станции Болотная я вел состав весом в 2100 тонн. Несмотря на то, что в Юрге поезд был задержан, в Тутаальскую я прибыл раньше установленного времени. На этой станции меня вновь задержали по пропуску пассажирских поездов, и несмотря на это свой поезд в Тайгу я привел во время. Техническую скорость выдержал 40,5 километра в час.

Всего в апреле я провел 6 тяжелых поездов. Каждый из них проведен мною с перевыполнением технической скорости от 6 до 10 километров в час. Мой спарщик т. Львов Иван водит поезда весом в 2200-2400 тонн и так же перевыполняет заданную норму технической скорости.

П. Прилепов,
машинист паровоза „ФД“
20-2298 депо Тайга.

Водить поезда строго по новому графику

Введение нового наркомовского графика движения поездов и новых весовых норм я горячо одобряю.

По новому графику предусмотрена техническая скорость от Тайги до Маринска в 36 километров при весовой норме поезда 1400 тонн. Надо прямо сказать, что эти нормы, если не для всех, то для большинства паровозных бригад уже давно можно было бы увеличить. На восточном участке машинисты, за исключением очень немногих, уже давно водят поезда с выполнением технической скорости от 40 до 45 и выше километров. Я лично сам на своем паровозе № 739-92 водил

поезда весом по 1400 и 1500 тонн с технической скоростью от 40 до 50 километров, а в отдельных случаях обеспечивал скорость 57 километров в час.

Было бы неверно сказать, что выполнение графика зависит только от машиниста. Не меньшая задача в связи с введением нового графика возлагается на коллектив путейцев. Надо принять все меры к тому, чтобы как можно скорее оздоровить путь, убрать предупреждения, которых на нашем отделении еще много.

П. Васильев,
машинист-кривоносовец депо Тайга.

пускать поезда через Таскаево на проход, тем более, что по графику остановки для поездов по Таскаево не предусмотрены. Присутствующие на разборке нового графика эксплуатационные диспетчеры тт. Калашников, Колубаев, Феденченко, т. Крутов и заместитель начальника отделения т. Дмитриук, тут же заверили машинистов, что они берут на себя обязательство пропускать все тяжелых поездов по Таскаево на проход.

Кроме этого выступавшие машинисты предъявили ряд требований к хозяйственникам. Выдвинут вопрос об устранении недостатков в расположении отдельных семафоров на линии. В частности они потребовали, чтобы выходной семафор (нечетный) в Болотной был поставлен на фоновый щит. В Таскаево и Тутаальской (в четном направлении) внесено предложение поставить у входных сигналов предупредительные диски. Отнести дальше от оси станции четные семафоры по блоку постам Семаерка и Кузель и поставить фоновый щит у нечетного выходного семафора в Кузеле.

В таком же направлении и так же активно проводилось обсуждение по подготовке к работе по новому графику и в последующие дни.

На совещании командного состава паровозного и эксплуатационного отделений и депо были учтены требования и замечания паровозников. Вынесено решение тол-

кач в Таскаево не ставить. Оставить только тягачи в Юрге I.

В прошлом на ст. Тутаальской мы так же имели 2 паровоза толкача. При этом получалось так, что для снабжения углем и смазкой мы отправляли эти паровозы в Болотную или Тайгу. Это обстоятельство создавало большие неудобства и затруднения в поездной работе. Часто получалось, что паровоз толкач уйдет под снабжение в Болотную, а в это время прибывает в Тутаальскую тяжелый поезд. В результате он стоит в ожидании возвращения толкача несколько часов. Чтобы избежать этого, мы сейчас решили организовать снабжение паровозов топливом и смазкой в Литвиново т. е. это конечная станция до которой паровозы-тягачи будут доходить с Юрги I. Получено разрешение на организацию склада в Литвиново и на днях он будет создан.

С введением нового графика, 25 мая, мы организуем выезд на линию командиров для сопровождения первых графиковых поездов и в дальнейшем такие выезды будут проводиться периодически.

Коллектив работников депо и паровозного отделения уверен в своих силах и с первых же дней работы по новому графику будет выполнять его так, как этого требует товарищ Л. М. Каганович.

А. А. Чернышев,
заместитель начальника паровозного отделения.

Массовый рейд железнодорожников БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ К СИГНАЛЬНОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Многие младшие и старшие стрелочники ст. Тайга безответственно относятся к содержанию ручных сигналов.

Младший стрелочник т. Лукашевич ручной сигнальный фонарь содержит в грязном состоянии, красного стекла у фонаря совсем нет. Находясь на посту он не имел при себе и петарды. Стрелочник т. Болтовский также не считает нужным иметь при себе петарды. Когда мы спросили у него, где петарды, он спокойно ответил: „в стрелочной будке, в инструментальном ящике“. Дежурный по парку т. Спиридонов вышел на работу 21 мая без ручного сигнального фонаря. У составителя т. Абрамова и сцепщика т. Быкова не было сигнальных свистков. Работал без них и проводник паровоза т. Мельков.

Большинство стрелочников вышло на дежурство в этот день без полного комплекта сигналов, почти у всех отсутствовали кабуры в которых должны храниться руч-

ные сигнальные флажки. Стрелочница т. Чудинова красный сигнальный флажок оставила в стрелочной будке и на протяжении всего дежурства не имела его при себе.

Отдельные стрелочники и сигналисты не считают своей обязанностью провозить и давать сигналы отправления поездов. Сигналист т. Зайцев и старший стрелочник т. Шайдуров не подавали сигналов при отпуске поездов № 77. Не все еще стрелочники добросовестно относятся к очистке стрелок от грязи. На 14 стрелочном посту стрелки обслуживаемые тт. Копачевой и Ивановой были грязными.

Добросовестно относятся к выполнению своего служебного долга стрелочница 10 поста т. Лобикова и старший стрелочник т. Михасенок. Их стрелки находятся в образцовом состоянии.

Бригада рейда: Бударин (бригадир), Айкин, Винокуров, Усков.

„ВСЕ В ПОРЯДКЕ“

22 мая наша бригада рейда, проверяя выполнение приказа № 83 Ц, обнаружила ряд грубых нарушений Правил технической эксплуатации со стороны работников 4-ой смены ст. Тайга.

Сцепщик вагонов т. Сирман в этот день пришел на работу без фонаря. При вступлении на дежурство старший стрелочник т. Шайдуров не принял инвентарь. Кроме этого, принимая поезд № 1010 по обводной на 22-й путь, Шайдуров не проверил правильность приготовления маршрута, а доложил дежурному по станции, что

все в порядке. Шайдуров грубо нарушил 388 параграф ПТЭ.

На посту № 5 (старший стрелочник Баранович) мы обнаружили, что инструментальный ящик не закрывается на замок. В ящике грязь, инвентарь разбросан. Младший стрелочник т. Беседин не знал какой инструмент согласно описи должен быть на посту. Надо поднять чувство ответственности у работников станции за выполнение Правил технической эксплуатации — этого железного закона транспорта.

Бригада рейда: Куриленко, Халтурина, Глушков.

Со скоростью черепахи

Диспетчер Тайгинского отделения т. Калашников не ведет борьбу за быстрейшее продвижение сборных поездов.

20 мая в 17 часов 04 минуты был намечен к отправлению из Болотной сборный поезд. Главный кондуктор т. Денисов своевременно потребовал от т. Калашникова приказ, по последнему в выдаче его по неизвестной причине отказал. В результате поезд был задержан на станции 35 минут.

Еще хуже этот сборный поезд продвигался по участку. От Болотной до Тайги он следовал 16 часов 21 минуту, несмотря на то, что отцепки были только в Юрге I и на станции Яшкино.

Диспетчер т. Калашников должен понести ответственность за такое безобразное продвижение сборного поезда.

А. Лесюк,

дежурный по парку ст. Болотная



На снимке: Пулеметчики.
(Бюро клише ОблТАСС).

ПО ОТДЕЛЕНИЮ

Собрание активистов оборонной работы

22 мая транспортный совет Осоавиахимовцев Тайгинского узла.

На этом собрании было принято обращение ко всем железнодорожникам Томской дороги, в котором активисты оборонной работы обратились с призывом: — Каждому железнодорожнику — военную специальность.

Осоавиахимовский ансамбль

Вчера Осоавиахимовский ансамбль песни и пляски Тайгинского рабочего клуба, в составе 30 человек, выехал на станцию Юрга I для культурного обслуживания железнодорожников.

Подготовили 45 гранатометчиков

Председатель цехового совета ОСО под'емочного цеха депо Тайга т. Атаманов С. В. активно ведет борьбу за развертывание оборонной работы в цехе.

За последнее время возглавляемая им первичная организация подготовила 45 человек гранатометчиков, 23 значкиста ПВХО и Ворошиловских стрелков. Принято в члены Осоавиахимы 23 человека.

Т. Атаманов регулярно проводит среди рабочих беседы и читки газет.

Вас. Стефанов.

Проверочные испытания В ШКОЛАХ

Успешно сдадим испытания

Мы, ученики 6-го класса школы № 32, на протяжении всего учебного года учились на „отлично“ и „хорошо“. Этих успехов добились благодаря тому, что внимательно слушали учителей на уроках, аккуратно выполняли домашние задания.

Наш класс держит переходящее школьное красное знамя. Это нас обязало ежедневно добиваться наилучших успехов в учебе.

Подготовку к испытаниям мы начали еще в начале четвертой четверти. Серьезно и добросовестно повторили весь пройденный материал по каждому предмету. Мы не боимся испытаний, уверены, что сдадим их на высокую оценку.

На испытаниях по географии и биологии мы уже получали хорошие оценки.

Приложим все силы на то, чтобы по всем предметам испытания сдать на „хорошо“, и „отлично“.

Ученики 6 класса „Б“, школы № 32.

Аня Пашинцева, Надя Кулакова, Роман Плодченко, Ира Овчинникова, Варя Арефьева.

Большинство учащихся получают хорошие оценки

Проверочные испытания в школах являются формой заключительного годового учета знаний учащихся, одним из ответственных моментов в работе школы.

В тайгинской школе № 32 весенние проверочные испытания проходят успешно. Большинство учащихся сдают их на „отлично“ и „хорошо“.

В 5 классе „Б“ по арифметике (письменная работа) получили оценку „отлично“ 16 учеников, „хорошо“ — 8, „посредственно“ — 6.

На устной проверке по русскому языку у учеников 7 класса „Б“ успеваемость составила — 93, 6 процента.

В — н.

КИНО

Поэма о Щорсе

КТО не знает на Украине имени Щорса? Кто не слышал об этом легендарном полководце гражданской войны, наводившем ужас на войска германских и польских интервентов, на петлюровцев и гайдамаков?

Великая Октябрьская социалистическая революция родила много героев, и среди них Николай Щорс — один из самых замечательных.

Товарищ Сталин назвал Щорса украинским Чапаевым.

Как и Чапаева, Николай Щорс отличался большой душевной простотой и искренностью, бесстрашием, непримиримостью к врагам, глубокой любовью и преданностью своему народу. Он вышел из народа и судьбу свою, долю свою связал с его судьбой, с его долей.

Несколько лет назад на встрече с киноработниками товарищ Сталин спросил режиссера Довженко:

— Щорса вы знаете?

— Да, — ответил Довженко.

— Подумайте о нем, — сказал товарищ Сталин.

Довженко вдохновила идея, подсказанная ему товарищем Сталиным.

Довженко собрал замечательные документы о Щорсе и написал сценарий для кинофильма. Получилось вдохновенное поэтическое произведение, поэма о родине,

о ее чудесных людях, о людях-богатырях, которые, себя не жалея, бились за славу народную, за рабоче-крестьянскую власть. Бились и победили.

И вот фильм о Щорсе готов.

Есть в этом фильме одна сцена, которая лучше всего объясняет нам Щорса.

В момент передышки группа товарищей-бойцов окружила любимого командира. И он, только что наводивший ужас на стан врагов, стал мечтать:

— Пройдут года. Завершится революция, и заживут люди-братья на земле... Тихими вечерами да зорными ночами будут гулять где-нибудь под Черниговом... интернациональные хлопцы с дивчатами... Нежно обнимет тогда какая-нибудь каре-окая дивчинонька своего чужатого гения, положит ясную головоньку ему на грудь и скажет: «А теперь засыпайте, народных писень про великую революцию». И станут они петь про нас... И появимся мы из седьми веков и пройдем могучим строем... Выросший в те годы, когда народ еще жил в тяжелой неволе, Щорс шел в бой с мечтой о прекрасном «завтра». Он леле-

ял думу о лучшем будущем, о том времени, когда весь земной шар станет прекрасным садом, и не будет больше угнетателей и угнетаемых.

Но это „завтра“ надо было завоевать. И мечтатель стал храбрым полководцем, пламенным оратором, трибуном. С силой, часто непонятной в этом еще молодом человеке, юноше, Щорс призывал народ:

— Ненавидьте рабство, как смерть; любите революцию, как жизнь!

1918 год был тяжким годом для Украины. Фильм показывает, как вражеские полчища вторглись на Украину, грабили ее села, измывались над людьми. И народ объявил германским интервентам отечественную войну.

Под красные знамена собирались лучшие сыны Украины. Ими руководила партия большевиков. Николай Щорс был одним из тех, кто возглавил партизанские отряды, борющиеся против оккупантов.

Идут бои за Винницу, Жмеринку, Бердичев, Чернигов, Киев. Красная Армия громит врага, отвоевывает у него одну позицию за другой.

В эти дни железная выдержка, сила духа и воля к победе, всегда присущие Щорсу, играли огромную роль. За них-то и уважали бойцы своего командира. Обаяние его захватило даже анархичного Боженко, знаменитого командира тарашанцев. Он был намного старше юноши Щорса и годился ему в отцы. Но он любил Николая, почитал его, как старшего, и верил в него беспредельно.

Партизанский „батько“, иногда несколько неуравновешенный, но, безусловно, честный и преданный народному делу человек, очень ярко выведен в картине. Артист Скуратов играет его с большим искусством. Интересный и волнующий образ Щорса создан артистом Самойловым.

Фильм воскрешает один из интереснейших эпизодов гражданской войны. Он с большой силой передает пафос отечественной войны с немецкими и польскими захватчиками.

„Щорс“ — выдающаяся советская кинокартина. „Щорс“ — поэма победа советского искусства.

А. Григорьев.

Врид. ответ. редактора

А. ПАНФИЛОВ.