

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 5 (842)

10 января 1939 года, вторник

Цена 8 коп.

ПОВЕСТИ РЕШИТЕЛЬНУЮ БОРЬБУ С БРАКОДЕЛАМИ И НАРУШИТЕЛЯМИ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

С большим удовлетворением железнодорожники встретили введение с 1 января 1939 года постановления Совнаркома СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС „О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле“.

Все честные труженики горячо приветствуют это историческое постановление, выражающее волю многомиллионного народа страны, которое кладет конец разболтанности, лодырничеству, прогулам, и либеральному отношению к нарушителям трудовой дисциплины и дезорганизаторам производства, дающее высокую оценку и поощрение для честных тружеников.

Подавляющее большинство железнодорожников работают честно. Паровозном депо Тайга много машинистов строго соблюдают дисциплину, по большевистски борются за продвижение поездов строго по графику, без аварий и браков.

Однако, наряду с ними, в депо есть немало бракоделов, нарушителей трудовой дисциплины, позорящих краснознаменный коллектив паровозников, вносящих дезорганизацию в работу Тайгинского отделения.

Дошло дело до того, что буквально не проходит ни одного дня, чтобы по вине отдельных паровозников не было растяжек, обрывов и других браков в работе.

Никакими объективными причинами оправдать безобразную работу паровозников нельзя. Вещь корень зла кроется в ослаблении массово-воспитательной работы, в снижении со стороны руководства депо контроля за работой машинистов, в том, что с бракоделами и разгильдяями продолжают либерничать, нянчиться.

На днях машинист паровоза Сычейко допустил растяжку поезда, выводил его в два приема, чем на длительное время занял перегон. Свою безобразную работу он набрался наглости и оправдывал тем, что вес поезда по документам определялся в 1846 тонн, а фактически оказался 1946. Сто лишней тонн, видите ли, и вызвали растяжку.

Безобразно вел себя и главный кондуктор этого поезда Алексехин. Принимая поезд он не проверил его вес. Когда у него спросили в чем заключается причина допущенной растяжки поезда, он не задумываясь ответил: — „Пару было мало в котле“. На самом деле Алексехин в будке паровоза не был, а лишь подходил к паровозу.

Вот еще более безобразный факт. Машинист паровоза № 201100 Меус в течение целых 6 часов держал в ленту все поезда. Курьерский поезд пришлось пропускать по неправильному пути. На его паровозе отказался работать стокер. Ручным отоплением он не добился нужного парообразования в котле. Меус даже

не постарался поставить в известность об этом паровозного диспетчера, а продолжал „вести“ поезд, дезорганизуя все движение на участке.

Заслуживает внимания и то положение, что машина № 201100 явно технически неисправна, руководство депо об этом хорошо знало и между тем продолжало выдавать ее под поезда.

В этот же день допустил растяжку поезда на 177 км машинист паровоза № 202059 Дудко, чем так же на длительное время занял перегон.

Заместитель начальника паровозного депо т. Рандин вместо того, чтобы применить к бракоделам закон правительства, продолжает гнилую практику либерального отношения к ним, он пытается даже изыскать смягчающие обстоятельства при которых допущен брак.

В передовой „Правды“ от 5 января 1939 года сказано: Каждый администратор, каждый работник, должен понять, что за нарушение постановления Совнаркома СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС, никому спуска не будет, виновные в его нарушении будут строго наказаны так, чтобы никому не повадно было злоупотреблять советскими законами о труде“.

Нужно навсегда покончить с дезорганизаторами транспорта, с преступной работой отдельных машинистов срывающих работу отделения в целом, и с теми командирами, которые продолжают либерально относиться к бракоделам.

Соревнование железнодорожников Стахановские дела судженцев

Исключительных успехов в соревновании на одно дежурство добилась смена дежурного по станции Судженка т. Шипулина. 7 января эта смена обеспечила выполнение плана погрузки угля на 135 процентов, простой вагонов под грузовыми операциями доведен до 11 часов при норме 16. Был организован стахановский маршрут из 50 вагонов, эти вагоны за 6 часов 42 минуты после прибытия были обработаны загружены углем и отправлены в место назначения.

Высокие образцы работы показали маневровый машинист т. Твердохлебов, со-

ставитель т. Цапай, сцепщик т. Богданов. Они выполнили норму выработки на 150 процентов. Старшие и младшие стрелочники тт. Ефимов, Рудков и Долговых четко приготовляли маршруты, обеспечивая быстрое производство маневровой работы.

Старший осмотрщик вагонов т. Иванов, осмотрщики тт. Зайцев, Егоров произвели осмотр порожняка из 80 вагонов за 30 минут при норме 1 час 20 минут. Автоматчики тт. Филиппов и Савельев включили автотормоза за 8 минут.

Семенов, начальник станции Судженка.

СОРЕВНОВАНИЕ СОСТАВИТЕЛЕЙ

По стахановски работали 3 января составители станции Томск II т. Перевалов, сцепщик т. Васильев и маневровый машинист т. Алексеев. Они быстро расформировывали груженные составы, производили расстановку вагонов по фронтам выгрузки и уборку порожних вагонов. Бесперебойную маневровую работу хорошо обеспечивали старший стрелочник т. Городилов и младшая стрелочница т. Сафронова.

Полуднев, начальник ст. Томск II.

По две нормы

Ширится соревнование между бригадами путейцев занятых на снегоборьбе.

На 4 и 5 околотках Тайгинской дистанции пути бригада т. Шиловой, работающая на окирковке льда, вырабатывает в среднем 160-170 процентов нормы. Бригада т. Чернышевой подняла свою производительность до 170-180 процентов. Бригады тт. Лукиной и Приданникова вырабатывают в смену до двух норм.

Пронюфьев, пред. МК 5-й дистанции пути.

Высокая производительность

В депо Тайга многие рабочие добиваются исключительных успехов в деле выполнения производственных заданий, закрепляя свои достижения в последующей работе.

Изо дня в день перевыполняет нормы выработки фрезеровщик Писенко. Сейчас он вырабатывает до 370 процентов. Не отстает от него токарь по обточке банд-

жей у колесных пар т. Бошарин. Он в среднем дает за смену от трех до четырех норм. Токарь т. Иванов и сверловщик т. Батухтин увеличили производительность труда почти в три раза. Новый стахановский год передовые рабочие депо встретили высокими показателями в работе.

НАКАНУНЕ ВСЕСОЮЗНОЙ ПЕРЕПИСИ НАСЕЛЕНИЯ

О ПЕРЕПИСНОМ ЛИСТЕ

Советская страна приближается к всесоюзной переписи населения 17 января 1939 года начинается эта перепись. На каждого гражданина должен быть заполнен переписной лист, содержащий 16 вопросов:

1. Отношение к главе семьи (жена, сын, мать, сестра, племянник и т. п.).
2. Постоянно или временно живет здесь?
3. Для временно проживающего указать: а) место постоянного жительства; б) сколько времени отсутствует из места постоянного жительства.
4. Для постоянно здесь проживающего, но временно отсутствующего, отметить: „временно отсутствует“ и указать, сколько времени отсутствует.
5. Пол (мужской, женский).
6. Сколько минуло от роду лет, для детей моложе года — месяцев?
7. Национальность.
8. Родной язык.
9. Состоит ли в браке?
10. Гражданин какого государства.
11. Грамотность: а) читает и пишет или только читает на каком-либо языке; б) или вовсе неграмотен.
12. Для учащегося указать: а) полное название учебного заведения, школы или курсов; б) в каком классе или на каком курсе обучается (для курсов с продолжительностью обучения менее года отметить: „краткосрочн.“).
13. Окончил ли среднюю или высшую школу.
14. Род занятия (службы) в настоящее время или другой источник средств существования.

15. Место работы (название предприятия, колхоза, учреждения).

16. К какой общественной группе принадлежит: к группе рабочих, служащих, колхозников, кооперированных кустарей, крестьян-единоличников, некооперированных кустарей, людей свободных профессий или служителей культа и нетрудящихся элементов.

Достаточно ознакомиться с вопросами переписного листа, чтобы понять их несомненное политическое значение, их научную и практическую ценность для социалистического государства.

Посемейный учет населения (вопросы первый и девятый) даст государству материал для определения размера средств, которые нужно затратить на оказание материальной помощи многодетным семьям, на строительство детских яслей, садов, родильных домов.

Ответы на 2-й, 3-й и 4-й вопросы дадут научные и практические сведения для большевистского планирования промышленного, жилищного, городского и культурного строительства, советской торговли, общественного питания, железнодорожных и водных перевозок. На основании этих сведений будут организованы избирательные округа и участки по выборам Советов депутатов трудящихся.

Вопросы 7-й и 8-й — о национальности и родном языке народов Советского Союза — имеют не только внутреннее, но и громадное международное значение. В нашем государстве все нации равноправны.

Всякая проповедь расовой или национальной исключительности или ненависти и пренебрежения — карается законом. Так установлено Сталинской Конституцией, и это вошло в жизнь и быт советского народа. У нас в переписных листах будет записываться та национальность, к которой относит себя сам опрошиваемый, родным языком будет записан тот, который каждый гражданин действительно считает своим родным.

Перепись ставит целью получить сведения о грамотности нашего населения, обучающихся в различных учебных заведениях, о лицах, имеющих среднее и высшее образование (вопросы 11, 12 и 13-й). Эти вопросы переписного листа будут, пожалуй, самыми популярными при переписи. Ведь нет ни одной советской семьи, которой они бы не коснулись!

Особое внимание должно быть обращено на заполнение вопросов 14-го и 15-го — о роде занятий (службе) или других источниках существования и месте работы переписываемого населения. Сведения о распределении населения по отраслям народного хозяйства и о его занятиях, которые будут получены в результате переписи, имеют огромное значение для целей социалистического строительства.

Каждый советский гражданин должен знать, что в его собственных интересах максимально содействовать переписи, результаты которой послужат дальнейшему поднятию благосостояния и культуры всего советского народа, делу укрепления мощи и обороноспособности нашей родины.

Д. Бозин.

Начальник бюро всесоюзной переписи населения 1939 года. Москва.

СОВЕЩАНИЕ СОСТАВИТЕЛЕЙ, МАНЕВРОВЫХ МАШИНИСТОВ И КОМАНДИРОВ СТАНЦИИ ТАЙГА

БЫСТРЕЕ ПРОДВИГАТЬ УГОЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ И СОСТАВЫ ПОРОЖНЯКА ДЛЯ КУЗБАССА!

6 января редакцией газеты «За большевистский транспорт», совместно с руководством станции Тайга, проведено производственно-техническое совещание командиров смен, составителей, спешников, дежурных по станции и маневровых машинистов. На совещании были подведены первые итоги борьбы за реализацию указаний товарища Л. М. Кагановича, направленных на ускорение продвижения местного груза, порожняка и угольных маршрутов.

За шесть дней, с момента получения телеграмм товарища Л. М. Кагановича, коллектив работников ст. Тайга сумел добиться не плохих результатов в деле выполнения требований народного комиссара. Проведенная большая работа по ускорению оборота вагонов дала возможность на Тайгинском узле довести парк не только до нормы, а даже снизить его.

В ответ на вызов знающего стахановца составителя станции Лосноостровская т. Пянова составители станции Тайга тт. Каверзнев, Усков, Майков и др. развертывают социалистическое соревнование на быстрое и высококачественное формирование поездов. Добиваясь слаженности работы своих комплексных бригад, эти составители показывают высокие образцы производительности труда, обеспечивая тем самым неуклонное выполнение регулярных заданий по сдаче местного груза и порожняка.

Выступавшие на собрании подробно делились опытом своей работы, рассказывали о имеющихся успехах и о тех недостатках, которые на сегодня еще не устранены и следовательно мешают полному выполнению заданных заданий.

Участники совещания составлено письмо с вызовом на социалистическое соревнование работников коллективов станции Новосибирск, Искья и Чумылская.

Ниже мы печатаем выступления участников этого совещания.

Повседневное закреплять достигнутые успехи

Н. ЮШКОВ
Маневровый диспетчер.

Наша смена держит первенство на станции и добилась наиболее высоких показателей в продвижении местного груза и порожняка.

Раньше, в конце дежурства, на станции оставалось неотправленным до 100 вагонов с местным грузом. Сейчас коллектив нашей смены, вступив в новый стахановский год, после своего дежурства не оставляет ни одного вагона на станции с местным грузом или с грузом на Красноярскую дорогу. 5 января поезд № 920, с местным грузом, мы обработали и отправили за 40 минут.

План—это живые люди. Действие людей нужно соединить в одно целое, чтобы движущим, паровозиком и вагонами промчались единым стремлением — быстро продвигать порожняк, быстро разгружать его, по-криносовски продвигать угольные маршруты. Мы сейчас добиваемся слаженности действий между работниками всех служб, развертываем социалистическое соревнование и это нам обеспечивает выполнение государственного плана.

В смене есть много замечательных стахановцев выполняющих и перевыполняющих производственные задания. Составитель т. Шевцов все поезда разбирает у себя в парке. Он обеспечивает за короткое время обработку и формирование 4х поездов. Борется буквально за каждый вагон. Стрелочник т. Пашинцев по боевому обеспечивает маневровую работу. Хорошо работает составитель т. Каверзнев и другие.

На станции есть еще много и недостатков, мешающих в нашей работе. Часто

организация труда комплексных бригад страдает от отдельных работников диспетчерского аппарата отделения.

Неоднократно мы поднимали вопрос о неправильной информации о подходах поездов. Но тщетно.

Вступая на дежурство, диспетчер отделения сообщает, что ожидается прибытие около десяти поездов. Летовым бригады, принимаем меры, чтобы обеспечить прием и отправку этих поездов. В действительности в парк прибывают один-два поезда, а затем перерыв на несколько часов. Бывает и наоборот. В таких случаях приходится на ходу перестраивать работу.

На днях начальник отделения т. Русаков нам сообщил: «К вам идет поезд № 909 с местным грузом, не задерживайте его отправление на Новосибирск. Я для приема расставил людей, а когда поезд прибыл оказалось, что в нем только два вагона назначением на Кузбасс, остальные вагоны дальнего следования. Такие случаи у нас на станции не единичны.

Не редко бывает, что диспетчеры отделения тормозят в продвижении местного груза. Вот пример. Не так давно на станции были готовы два поезда к отправлению на Кузбасс, а дежурный по отделению т. Феденченко отказал расформировать паровоз отправить на западный участок резервом. И только после долгих споров мне удалось все же отправить поезд.

Люди у нас есть замечательные, нужно только правильно организовать их труд, внедрить передовые станционные методы

УСТАНОВИТЬ ТОЧНУЮ ИНФОРМАЦИЮ

В. КУРУЛЕНКО
Дежурный по станции

Решающее значение в работе станции имеет информация о подходах поездов. Не зная, что и когда поступит на станцию, маневровый диспетчер и дежурный по станции работают вслепую. Особенно сейчас, когда продвижению угольных маршрутов, порожняка и местного груза уделяется особое внимание, нужна точная информация.

Лазарь Моисеевич Каганович в приказе № 313/п обязал отделение установить точную информацию о подходах поездов через каждые четыре часа и предположительную — через 12 часов. Однако это указание наркома руководителя отделения и диспетчерский аппарат не выполняют.

Диспетчер т. Ильин, с которым мне приходится дежурить, никогда не дает точную информацию о подходах поездов с местным грузом и порожняком.

Как то я спрашиваю т. Ильина, в какое время будет отправлен поезд с местным грузом со станции Яя. Он мне отвечает, — когда прибьет на станцию, тогда и узнаешь. Так же плохо относится к даче информации на станцию дежурный по отделению т. Феденченко. Ясно, что такое отношение к информации создает большие затруднения в работе станции.

С диспетчером отделения т. Якуниным я держу крепкую увязку в работе. Он всегда сообщает о подходе местного груза, даже где какой груз стоит в составе, и в случае изменения предупреждает. Это обеспечивает быстрое продвижение порожняка, угольных маршрутов, подачу вагонов к местам погрузки и выгрузки.

За последнее время станция улучшила свою работу. Стахановцы, ударники по боевому взялись за выполнение приказов наркома. Отдельные же службы, как например, кондукторский резерв нередко срывают работу станции.

На днях главный кондуктор Вотолин получил документы и разрешение на отправление. Я открыл семафор, а поезд продолжал стоять. Спрашиваю, — почему не отправляется поезд? Мне со стрелочного поста отвечают, — нет главного кондуктора. Я пустился в поиски Вотолина и только случайно обнаружил его в переполненном магазине, он покупал папиросы.

По технологическому процессу все главные кондуктора должны принимать поезда со списком и участвовать в формировании. Но ни один главный кондуктор кроме тт. Скуригина и Конькова этого не делают.

На станции есть все возможности работать еще лучше. Мы должны повести решительную борьбу со всеми, кто своим разгильдяйством и недисциплинированностью будет срывать работу станции. Это обеспечит нам возможность запретить за собой первое место на дороге.

Крепить производственную дружбу в сменах

Ф. МУТОВИН
Маневровый машинист.

Я расскажу, товарищи, о своей работе, маневрового машиниста, о том как я ухаживаю за паровозом и помогаю быстро производить формирование поездов составительским бригадам.

На станции Тайга я работаю уже второй год. Первое время, пока я хорошо не знал расположение путей и особенностей маневровой работы, было трудновато. Сейчас же с работой я освоился не плохо. В зиму 1938-39 года вступил подготовленным. Одним из первых получил на свой паровоз «Паспорт готовности к зиме».

Никаких, хотбы и мелких неисправностей, упущений на паровозе недопускаю. Знаю, что во время работы они могут привести к задержке в проведении маневровой работы. Особенно слежу за исправностью инжекторов.

На планерку я обычно прихожу за час до работы. Получив план-задание от диспетчера, тщательно продумываю его и тут же договариваюсь с составителем, как будем организовывать проведение работы. Попутно выясняю подход товарных и пассажирских поездов. Это дает мне возможность своевременно подогнать маневровый паровоз под снабжение пассажирских поездов водой. Такой расчет во времени всегда необходим, надо дорожить каждой минутой.

Со своим составителем т. Каверзным я держу всегда строгую увязку, работаем согласованно и это обеспечивает успех в работе. Нам, например, удалось с ним добиться, что на обработку и формирование всего 20-25 минут вместо 50 по норме.

5 января мы с т. Каверзным за смену обработали и сформировали 12 поездов. В парке не оставили ни одного вагона местного груза и груза направлением на Кузбасс.

Быстроты в формировании и расформировании поездов я лично добиваюсь прежде

БОРЬБЫ ЗА КАЖДЫЙ ВАГОН

С. УЛЬИХИН
Составитель-стахановец

У нас на станции Тайга, долгое время, самым большим местом в работе являлось отсутствие борьбы за продвижение порожняка, угольных составов и местного груза. С получением телеграммы наркома тов. Л. М. Кагановича мы крепко взялись за ликвидацию этого недостатка и в результате имеем достижения в деле выправления вагонов.

Как командир комплексной бригады я поставил перед каждым своим работником задачу — в любую погоду работать четко, без нарушения Правил технической эксплуатации, принимая все меры к тому, чтобы в работе по формированию и расформированию не было брака.

Раньше мы обычно выполняли только ту работу, которая нам задавалась маневровым диспетчером, а теперь каждый работник проявляет помимо этого свою инициативу, стремится не оставить в своем парке ни одного вагона подлежащего обработке. Именно борьба за каждый отдельный вагон и определяла успех нашей работы.

Начиная с первого января моя бригада при формировании любого поезда, не только укладывается в заданную норму, а чаще всего вместо 50 минут предусмотренных на формирование поезда затрачивает всего 20-30 минут.

3 января прибывшие два групповых поезда были оба расформированы и из них я один сформировал, затратив на это времени всего 1 час. Тогда как по норме на эту работу отводилось 1 час 40 минут.

Большую роль в нашей работе играет маневровый машинист. От согласованной работы с ним зависит многое. Я хорошо это учел и могу сказать, что с машинистом т. Поголо у меня эта согласованность и слаженность в работе имеется. Мы понимаем друг друга с полуслова.

Как правило, перед вступлением на дежурство всю свою смену я подробно знакомлю с планом формирования поездов.

Где, когда и на какой путь будет формироваться тот или иной поезд, сколько нужно будет сделать заездов и т.д. О всем этом каждый работник своевременно ставится в известность.

Стрелочниками своей смены я доволен. Они быстро и четко приготавливают маршруты, хорошо следят за состоянием стрелочного хозяйства. Особо выделяются своей стахановской работой старший стрелочник т. Айкин, младшие стрелочники тт. Караульнова и Иванова.

Было бы конечно не верно сделать вывод, что у нас дела теперь направились и нам можно заняться самоуспокоением. Нет. У нас есть еще не мало недостатков, которые в ближайшее же время надо устранить.

Я лично обращаю внимание руководства станции на то, что на станции плохо еще работает аппарат технической копты. Нередко по вине ее задерживается оформление документов. Приведу пример. На днях при расформировании группового поезда из-за несвоевременной разметки состава я простоял целых 1,5 часа. Такие случаи далеко не единичны.

Плохо и то, что до настоящего времени не все смены полностью укомплектованы работниками. Нехватает несколько человек стрелочников. У меня нет уже второй месяц нет постоянного сцепщика. Работать часто приходится с кем придется, а нередко даже совсем без сцепщика. Это безусловно не может не отражаться на работе.

ЗА СЛАЖЕННУЮ РАБОТУ КОНДУКТОРА И ПОЕЗДНОГО МАСТЕРА

6 января состоялось совместное совещание стахановцев кондукторов и поездных мастеров по вопросу о роли и слаженности работы кондуктора и поездного вагонного мастера. На совещании было открыто не мало недостатков, тормозящих продвижение поездов по графику.

За последнее время между главными кондукторами и поездными вагонными мастерами тайгинских резервов нет никакой увязки и слаженности в работе. Только в декабре со станции Тайга было допущено 2 случая отправления поездов без поездных вагонов мастеров.

Отдельные главные кондуктора при исполнении служебных обязанностей проявляют исключительную халатность и не поворотливость в работе. 5 января главный кондуктор Пуковский допустил по

торную работу, которая нам задавалась маневровым диспетчером, а теперь каждый работник проявляет помимо этого свою инициативу, стремится не оставить в своем парке ни одного вагона подлежащего обработке. Именно борьба за каждый отдельный вагон и определяла успех нашей работы.

Начиная с первого января моя бригада при формировании любого поезда, не только укладывается в заданную норму, а чаще всего вместо 50 минут предусмотренных на формирование поезда затрачивает всего 20-30 минут.

3 января прибывшие два групповых поезда были оба расформированы и из них я один сформировал, затратив на это времени всего 1 час. Тогда как по норме на эту работу отводилось 1 час 40 минут.

Большую роль в нашей работе играет маневровый машинист. От согласованной работы с ним зависит многое. Я хорошо это учел и могу сказать, что с машинистом т. Поголо у меня эта согласованность и слаженность в работе имеется. Мы понимаем друг друга с полуслова.

Как правило, перед вступлением на дежурство всю свою смену я подробно знакомлю с планом формирования поездов.

Где, когда и на какой путь будет формироваться тот или иной поезд, сколько нужно будет сделать заездов и т.д. О всем этом каждый работник своевременно ставится в известность.

Стрелочниками своей смены я доволен. Они быстро и четко приготавливают маршруты, хорошо следят за состоянием стрелочного хозяйства. Особо выделяются своей стахановской работой старший стрелочник т. Айкин, младшие стрелочники тт. Караульнова и Иванова.

Было бы конечно не верно сделать вывод, что у нас дела теперь направились и нам можно заняться самоуспокоением. Нет. У нас есть еще не мало недостатков, которые в ближайшее же время надо устранить.

Я лично обращаю внимание руководства станции на то, что на станции плохо еще работает аппарат технической копты. Нередко по вине ее задерживается оформление документов. Приведу пример. На днях при расформировании группового поезда из-за несвоевременной разметки состава я простоял целых 1,5 часа. Такие случаи далеко не единичны.

Плохо и то, что до настоящего времени не все смены полностью укомплектованы работниками. Нехватает несколько человек стрелочников. У меня нет уже второй месяц нет постоянного сцепщика. Работать часто приходится с кем придется, а нередко даже совсем без сцепщика. Это безусловно не может не отражаться на работе.

Что нам мешает в работе?

А. ШЕВЦОВ
Составитель-стахановец.

Я хочу остановиться на недостатках, мешающих в нашей работе. Обычно на «мелкие» недостатки руководители станции не обращают внимания, а они часто являются тормозом в работе составительских бригад и в целом станции.

Техническая контора работает плохо. Часто по вине ее работники теряются документы, неправильно списываются и размечаются вагоны. Сформируем состав, а потом выясняется, что перепутали номера вагонов или еще что нибудь.

Испытанный метод тайгинских теле-

графистов — передача натурок по телеграфу забыт. Поезд прибывает в парк, а мы не знаем, что с ним делать. Ждешь, когда техническая контора пришлет натурку. Руководство станции и отделения должны, наконец, понять важность этого мероприятия, обеспечивающего улучшение в работе. Надо вновь заняться налажи-

ванием передачи натурок по телеграфу. Большие затруднения вызывает и то положение, что парк плохо освещается. Работать приходится в потьмах. В четном парке еще летом выкопали большую канаву для водопрохода, закрыта она очень плохо и составители, сцепщики, осмотрщики вагонов не раз уже падали в нее.

На все эти недостатки руководители станции должны обратить внимание и в ближайшее время ликвидировать их.

УСКОРИТЬ ПРОДВИЖЕНИЕ МЕСТНОГО ГРУЗА

А. СЕДЕЛЬНИКОВ
Дежурный по путям

Работая дежурным по путям во второй смене маневрового диспетчера т. Капанина, я вместе с передовыми людьми станции, стахановцами и ударниками, включился в борьбу за ускорение продвижения местного груза. Как я строю свою работу.

Вступив на дежурство, как правило, обхожу свой парк и все прилегающие к нему тупики. Выясняю где и какие стоят вагоны. После этого иду на планерку. Получаю от маневрового диспетчера план-задание, обдумываю его и затем начинаю распределять работу между составителями.

Каждому составителю, а у меня их трое, указываю с чего надо начать работу. Всегда учитываю при этом рациональное использование маневрового паровоза, с тем чтобы избежать лишних заездов. Убеждаю, что каждый из составителей знает какой предстоит объем работы и с чего ей следует начать я иду или зную по телефону в товарную контору. Выясняю, как обстоит дело с выгрузкой поданных вагонов и какие вагоны еще подлежат разгрузке. С повозочным веюшиком т. Чаловым у меня за все время дежурства по стоянкам связь. Он информирует меня о всей проводимой работе на товарном дворе.

Кроме того я строго учитываю подход поездов с местным грузом и пассажирских, которые часто вносят изменения в намеченный план работы.

Безобразно относится к продвижению местного груза кондукторы, сопровождающие сборные поезда. Хорошо зная, что в привезенных ими поездах есть местный груз они не спешат с передачей документов на вагоны в техническую контору. Не редки случаи, когда документы оказываются в конторе только после того, как от прибытия поезда на станцию проходит 20-30 минут.

Казалось бы это мелочи, но они сильно отражаются на работе и мы их должны немедленно устранить.



В Московском областном научно-исследовательском педагогическом институте проводится большая работа с педагогами. По выходным дням в институт приезжают педагоги из районов и получают консультацию по интересующим их вопросам. На снимке: Заведующий биосекцией института В. А. Шаголев (слева) проводит консультацию с учителями.



Культурная работа среди бойцов республиканской Испании. На снимке: Бойцы республиканской армии в перерыве между боями читают газеты и журналы, присланные Домом культуры.

Фото Бюро-клише ТАСС.

ЗА РУБЕЖОМ

Очередная провокация итальянских фашистов

Для современного положения в капиталистическом мире очень показательны те демонстрации, которые устраивают сейчас фашисты Италии против Франции. Сигналом к ним послужила провокационная выходка в итальянской фашистской «палате депутатов». Фашистские чиновники и капиталисты, назначенные «депутатами» по приказу диктатора страны Муссолини, во время одного заседания «палаты» повскакали со своих мест и стали хором вопить:

— Тунис! Корсика! Савойя! Ницца!

Тунис, Корсика, Савойя, Ницца — французские земли. Тунис — одна из богатейших французских колоний; он расположен в Северной Африке и находится по соседству с итальянским владением — Ливией. Корсика — большой остров на Средиземном море, принадлежащий Франции. Савойя и Ницца — цветущие районы на юго-востоке Франции. Этих земель требуют итальянские фашисты.

Выходка фашистских «депутатов» послужила для итальянских властей сигналом к организации уличных демонстраций. Вот уже несколько недель, как по улицам итальянских городов время от времени проходят немногочисленные толпы фашистских молодчиков. Они тоже кричат:

— Тунис! Корсика! Савойя! Ницца!

Фашистские власти хотят выдать эти выкрики за голос народа. Но итальянский народ, по отзывам свидетелей, относится к этим провокационным демонстрациям с большой враждебностью. Итальянский народ устал от войн и измучен лишениями.

Фашисты вели длительную войну против Абиссинии; еще по сей день абиссинский народ не покорен и продолжает партизанскую борьбу против захватчиков. Вместе с Германней итальянские фашисты осуществляют преступную интервенцию против испанского народа. Население Италии несет непомерные тяготы, вызванные военными авантюрами фашистских захватчиков. Фашисты обложили население огромными налогами, необходимыми им для ведения войны. Многие итальянские семьи потеряли своих близких на полях

сражений в Абиссинии и в Испании.

Итальянский народ ненавидит фашистский режим войны и голода. Трудящиеся Италии с величайшим негодованием узнали о том, что фашисты грозят новой войной соседней Франции.

В Ливии, на подступах к французской колонии Тунису, Италия сосредоточила 100-тысячную армию. Но действительно ли итальянские фашисты собираются сейчас начать войну против Франции, чтобы завоевать силой оружия требуемые ими земли?

Итальянский фашизм вряд ли осмелится напасть в данный момент на Францию. Его крикливые демонстрации преследуют одну цель: добиться новых уступок от французской буржуазии.

Итальянскому фашизму становится все труднее воевать против окрепшей армии республиканской Испании. Поэтому итальянские и германские интервенты добиваются сейчас, чтобы Англия и Франция признали бандита Франко «воюющей стороной». Тогда итальянские и германские военные корабли могли бы под флагом Франко «на законном основании» останавливать в море английские и французские пароходы, направляющиеся в испанские республиканские порты. Тем самым Испанская республика была бы еще теснее сжата кольцом блокады.

Угрожая войной Франции, итальянские фашисты рассчитывают сделать французскую буржуазию еще более уступчивой и сговорчивой, чем прежде. Вот что на уме у итальянских фашистских крикунов, поддерживаемых фашистами Германии. Доказано, что германский фашизм заблаговременно дал согласие на поддержку итальянских притязаний к Франции.

Франция так и не решается ответить на итальянские притязания должным отпором. Что касается Англии, то глава английского правительства Чемберлен открыто заявил в парламенте, что англичане не обязаны помогать Франции в случае нападения на нее Италии. Больше того: Чемберлен собирается сейчас поехать в Рим для дружественных переговоров с Италией.

И. Борисов.

ИЗВЕЩЕНИЕ

11 января, в помещении парткабинета политотдела, для пропагандистов партийного и комсомольского актива будет прочитана лекция о работе В. И. Ленина

Две тактики социалдемократии в демократической революции.

Начало лекции в час дня. 11 января с 8 час. вечера эта же лекция будет читаться в малом зале клуба им. Ленина для интеллигенции Тайгинского уезда и города.

Зав. парткабинетом В. Котелков.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

ЧУТКИЙ ВРАЧ

Мы, больные, находящиеся на излечении в терапевтическом отделении Тайгинской железнодорожной больницы чувствуем о себе повседневную заботу со стороны врача Сергея Сергеевича Сухова.

Чуткий, внимательный к больным т. Сухов отдает все силы на лечение больных. На наших глазах в отделении т. Сухова приносят больных на носилках. Посмотришь на другого и думаешь, что нет никакой надежды на выздоровление. Через некоторое время эти люди выходят совершенно здоровыми, способными выполнять любую работу. Таких людей врач т. Сухов сумел вернуть снова в строй не мало.

В больнице созданы все условия для быстрого выздоровления. Хорошо оборудован красный уголок. Есть библиотека. Часто для больных демонстрируются кинокартины. Порой забываешь, что находишься в больнице. Только в нашей стране, под руководством большевистской партии, осуществляется такая забота о людях.

Мы приносим большую благодарность Сергею Сергеевичу Сухову и всему коллективу терапевтического отделения за чуткое и внимательное отношение к нам.

Больные: Паутова, Кривенцова, Азурова, Евсегнеева, Трусович и др.

Забывший участок

На 4 километре Томской ветки проживает много путевых рабочих 24 дистанции пути.

Из них значительно большая часть, люди малограмотные и неграмотные, они требуют чтобы с ними организовали учебу, но на это никто не обращает внимания.

Выписываемые газеты рабочие получают раз в пять дней. Доставка газет не организована.

Руководители дистанции на 4 километре почти никогда не бывают, не знают как живут рабочие.

Помполиту 24 дистанции пути т. Захарову на это нужно обратить серьезное внимание.

Нарушает правила

Поездной мастер Тайгинского резерва Радионов халатно относится к служебным обязанностям.

5 января, отправляясь с поездом № 946, он забыл взять с собой инструмент. Только прибыв на ст. Яя Радионов обнаружил, что у него нет инструмента для заправки букс. В результате осмотр поезду не производился.

И. Клименко,

осмотрщик вагонов.

Работа отделения за 9 января 1939 г.

План погрузки выполнен на 82 %

Погружено угля к плану 107 %

Станции грузили так:

	Задание выполнено на:
Анжерская (нач. Михайловский)	91 %
Судженка (нач. Семенов)	124 %
Яя (нач. Лагунов)	113 %
Томск II (нач. Полуднев)	47 %
Тайга (нач. Карпов)	68 %
Яшкино (нач. Почечуев И.)	—
Черемошники (нач. Степанов)	33 %

Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 71,7 %.

Проследовало поездов по расписанию 21 %.

Участковая скорость выполнена на 14,2 км

Сведения о движении поездов даны за 8 января.

СИДИМ БЕЗ ТОПЛИВА

Начальник блок-поста Антибесский Гаманис не проявляет никакой заботы о приобретении угля и дров для отопления стрелочных будок.

Для того чтобы разморозить имеющиеся приборы автоблокировки, стрелочники вынуждены таскать уголь с паровозов и ходить в лес за дровами.

Несколько раз заявляли стрелочники т. Гаманис о ненормальном положении, но безрезультатно.

Вачков,

младший стрелочник блок-поста Антибесский.

ВОЗМУТИТЕЛЬНЫЙ СЛУЧАЙ

Дежурный по блок-посту Иверка Кожухов систематически занимается хищением угля с проходящих угольных поездов.

31 декабря, во время его дежурства, прибыл на блок-пост угольный маршрут № 3002. Пока поезд стоял Кожухов открыл один из вагонов и скидал с него с полтонны угля для отопления своей квартиры.

Возмутительней всего то, что Кожухов оставил свой пост на попечение посторонних людей, сидевших в помещении дежурного по блок-посту. — Когда получится прикрытие по блок-аппарату с блок-поста 331 км дадите отправление поезду № 3002 — учил их разгильдяй Кожухов.

На этот возмутительный случай разгильдяйства, явного нарушения П. технической эксплуатации и расхищения социалистической собственности, должен обратить самое серьезное внимание начальник отделения т. Руссаков.

Ш. Д.

Канавы завалены шлаком

На днях мы проверили состояние тракционных путей и отдельных паровозов прибывающих из под поездов для эксплуатации. Вскрыли целый ряд существенных недостатков.

Паровоз № 743-69 машиниста Круталевича содержится в безобразном состоянии. Водоприемная труба правого инжектора разморожена, изоляция водоприемных труб вся оборвана, песочница не работает. В будке паровоза нет порядка, темно и грязно, арматура парит, сальники насоса дуют.

Машинист т. Мазурин выехал на контрольный пост на неисправном паровозе. Песочница не работала, пресмасленка, была неисправна, люки тендера от льда не очищены. Машинист А. Карельский на паровозе 20-2290 расплавил буксовый тендерный подшипник.

На многих паровозах серии «ФД» будки машинистов не отапливаются. На паровозе № 20-2090 в будке везде дует, сквозит. Такое же положение на многих других паровозах.

В недопустимом беспорядке содержатся тракционные депоские пути (комендант депо т. Кликунов). Смотровая канава в отвратительном состоянии, вся завалена шлаком. Тракционные пути в таком же виде.

Руководство депо и паровозного отделения должны обратить на это особое внимание.

Бригада легкой кавалерии: Литов, Кривяков, Живолуп, Игнатов, Сухачев и др.

Врид. ответ. редактора В. МАЛЬЦЕВ.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

Типографии газеты «За большевистский транспорт» требуется опытный СЧЕТОВОД.