

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 63 (900)

6 июля 1939 года, четверг

Цена 6 коп.

ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ—БОЕВАЯ ЗАДАЧА ВСЕХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Многие коллективы железнодорожников Тайгинского отделения, извлекая уроки прошлой зимы, начинают по настоящему заниматься вопросами подготовки всех объектов железнодорожного конвейера для работы в зимних условиях. Большинство хозяйственников, совместно с партийно-профсоюзными организациями, провели совещания актива, разработали конкретные мероприятия и уже приступили к их выполнению.

В паровозном отделении намеченные мероприятия по подготовке к зиме уже проводятся в жизнь. Сейчас в полном разгаре идут работы по приведению в надлежащий порядок всех сооружений по водоснабжению. Осматриваются водопорные колонки, гидравлические краны, ремонтируются насосы водокачек и т. д. Не плохо обстоит дело с подготовкой к зиме и в Тайгинском вагонном депо. Мастер автоконтрольного пункта т. Тихомиров уже полностью отремонтировал воздухопроводную сеть, частично заготовил зимние резиновые соединительные рукава и другие необходимые материалы. В цехе среднего ремонта депо уже приступили к ремонту крыш и других объектов.

Однако, некоторые хозяйственники и партийно-профсоюзные работники все еще расквашиваются, ожидают каких-то указаний, новых приказов, забывая приказ № 231-Ц наркома товарища Л. М. Кагановича, в котором дана развернутая программа действий по подготовке к зиме.

Руководители станции Судженка вопрос о подготовке к зиме еще и не думали ставить на повестку дня своей работы. Мероприятий по подготовке к зиме ни каких не составляли. Не занимались также вопросами подготовки к зиме и в паровозном депо станции Томск II и ряде других служб.

Мастер пункта технического ос-

мотра станции Тайга т. Кондрашев еще не приступил к выполнению намеченных мероприятий. Сбивается также плановый ремонт станков в механическом цехе Тайгинского вагонного депо. На ряде полевых станций и блок-постов еще совершенно не приступили к ремонту стрелочных будок, складских помещений и жилых квартир рабочих.

На станции Ижморская пакгауз развалился, требуют ремонта жилые дома и складские помещения. Такое же положение и на других станциях, однако, руководство отделения до сих пор не проявляет нужной заботы об организации ремонта служебных и жилых зданий полевых станций.

Отделение должно было давно уже организовать рабочий поезд и развести строительный материал по этим станциям и блок-постам, но этого пока еще не сделано. Сейчас самая хорошая пора для проведения ремонта и тянуть, заниматься выжиданием чего-то, никак не приходится.

Пора по большевистски взяться за подготовку к зиме всех объектов железнодорожного транспорта, с тем чтобы встретить суровую сибирскую зиму в полной боевой готовности.

Сейчас в центре всей работы партийных и профсоюзных организаций должны стать вопросы подготовки к зиме. Партийные и профсоюзные организации должны в своей повседневной работе контролировать выполнение поставленных задач перед каждым хозяйственником, оказывая им деловую практическую помощь.

Руководители Тайгинской жилищно-ремонтной конторы не должны упускать самого благоприятного времени для ремонта. Необходимо всячески развивать скоростные методы ремонта, с таким расчетом, чтобы к осени привести все служебные помещения и жилые дома железнодорожников в образцовое состояние.

Отделенческая Доска Почета

За высокие показатели в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, за образцовое выполнение приказов Народного Комиссара товарища Л. М. Кагановича и обязательств в соревновании с угольщиками Кузбасса и железнодорожниками Омского дороги, по представлению местных партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций заносятся на отделенческую Доску Почета.

По Тайгинскому строительному прорабскому пункту

8. С. А. Буслаев—бригадир бригады землекопов. За высокие образцы стахановской работы награжден двумя значками—„Почетному железнодорожнику“ и значком „Ударнику Сталинского призыва“. В соревновании добился высокой производительности труда. Выполняет за смену по две с половиной нормы. Активный общественник, член рабочего комитета.

9. Т. Н. Дубровин—бригадир плотницкой бригады. В соревновании его бригада добилась первенства по участку. Сейчас бригада держит участковое переходящее красное знамя. Сам бригадир т. Дубровин выполняет норму на 200 процентов, неоднократно премирован.

По пятой дистанции пути

10. И. Д. Аристов—путевой обходчик четвертого околотка, стахановец. Свой обход содержит в образцовом состоянии и имеет пять баллов. Систематически передает опыт своей работы другим путевым обходчикам. Неоднократно премирован, держит переходящий мандат.

11. А. В. Манякин—бригадир второго отделения четвертого околотка. В соревновании добился того, что его рабочее отделение заняло одно из первых мест на дистанции. Средний балл по текущему содержанию пути он держит 23. Завоевал переходящий мандат.

СОРЕВНОВАНИЕ ИМ. ТРЕТЬЕЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКИ

ГОТОВЯТ ПОДАРКИ

Комсомольская организация станции Тайга в честь 4-й годовщины Дня железнодорожника готовит новые производственные подарки матери родине. 3 июля силами комсомольцев первой смены был сформирован, строго укладываясь в норму технологического процесса, поезд № 973 весом 2200 тонн.

Вести поезд по участку Тайга-Болотная было поручено лучшим комсомольцам; дежурному по станции т. Юшкову, составителю т. И. Болтовскому и лучшим стахановцам станции тт. Добровольскому

и Демчук. В пути следования поезда эти товарищи не имели браков и нарушений Правил технической эксплуатации.

Паровозное депо под этот тяжеловес выделило паровоз № 20-1872 машиниста кривоносова т. П. Прилепова, который с честью оправдал оказанное ему доверие.

Поезд был проведен с технической скоростью 40 км в час при норме 35,2 км, коммерческая скорость выразилась в 30,2 км.

А. Овчинников.

Перевыполнили план

Коллектив рабочих цеха среднего ремонта вагонного депо Тайга по большевистски борется за повышение производительности труда. За июнь месяц ими выпущено из среднего ремонта 85 вагонов при плане 75.

Слесари тт. Чирков, Бабушкин и другие выполняют нормы на 250-300 процентов. Плотники тт. Вагин, Ноговицын, Колесников, работая на обшивке вагонов, свою производительность труда подняли до 364 процентов. Хорошо также работают по оборудованию вагонов автотормозами слесари т. Бульба и котельщик т. Бобылев, они вырабатывают за смену по две-три нормы.

Н. Васильев

Передовая смена

Коллектив краснознаменной станции Судженка, реализуя указания сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, добивается новых производственных успехов в борьбе за выполнение государственного плана погрузки угля.

3 июля смена дежурного по станции т. Аверьянова план погрузки выполнила на 115 процентов, сократила простой вагонов до 5 часов при норме 16. Особенно отличились в работе за выполнение погрузки угля составитель т. Цапай, сцепщик т. Богданов, старшие стрелочники тт. Рудько, Ефимов, младший стрелочник т. Даренский и другие.

И. Гавриленко.



Краснознаменная и ордена Ленина военная академия имени М. В. Фрунзе. На снимке: слушатели академии, Герои Советского Союза капитан Д. Т. Левченко (справа) и полковник А. И. Родимцев—в читальном зале.

Фотохроника Т. АСС.

ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК НА ИЮЛЬ 1939 ГОДА

Изложение приказа № 157-Ц Народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Народный комиссар путей сообщения товарищ Л. М. Каганович издал приказ № 157-Ц, в котором указывается, что правительство установило на июль план перевозок в размере 102 тысяч вагонов в сутки, в том числе 90,3 тысячи вагонов грузов первой категории. Народный комис-

сар указывает, что для обеспечения плана перевозок в июле необходимо учесть следующие важнейшие положительные и отрицательные факты, установленные НКПС при проверке выполнения июньского плана и приказа № 126-Ц.

По погрузке и выгрузке

По сравнению с маем 1939 года погрузка за 24 дня июня увеличилась на 4.627 вагонов (во второй декаде июня погрузка шла на уровне 100.239 вагонов), а среднесуточная погрузка грузов первой категории увеличилась на 4.877 вагонов, в том числе: угля — на 723 вагона, нефти — на 287 вагонов, руды — на 209 вагонов, леса — на 115 вагонов, дров — на 508 вагонов, грузов НКПС — 1600 вагонов. Однако, несмотря на это увеличение погрузки, план недополняется в среднем на 3.223 вагона в сутки.

Недогруз грузов первой категории произошел, главным образом, из-за плохой работы дорог: Северной, Ярославской, Горьковской, Рязано-Уральской, имени В. В. Куйбышева, Казанской, Пермской, им. Л. М. Кагановича, Южно-Уральской, Омской, Томской. При недополнении в среднем по сети плана погрузки на 3.223 вагона в сутки, эти 11 дорог недогружали 5.700 вагонов, т.е. «проедали» сверхплановую погрузку других дорог.

Главной причиной невыполнения плана погрузки, говорится в приказе, явилась плохая работа управлений указанных 11 дорог, отделений и погрузочных станций, которые не обеспечивали своевременную подачу вагонов для погрузки и выгрузки, а, следовательно, не своевременно разгружали и грузили, слабо боролись с неадекватной клиентурой, за сокращение простоя подвижного состава под погрузочными операциями, результатом чего, между прочим, является увеличение простоя вагонов под грузовыми операциями. Срывало погрузку также неудовлетворительное выполнение управлением движения НКПС и дорогами — Дальневосточной, Восточно-Сибирской, им. В. М. Молотова, Ярославской, им. В. В. Куйбышева заданий о передаче порожняка на Томскую, Омскую и Северную дороги.

Известное влияние на погрузку имело также крайне небрежное и перестраховочное отношение как движущих, так и работников грузовых служб, в особенности на таких дорогах, как им. В. В. Куйбышева, Северной, Рязано-Уральской, Казанской, Ярославской, к погрузке в порожнем направлении. Вместо того, чтобы действительно выявить наличие грузов в порожнем направлении и организовать их погрузку, эти дороги сутками задерживали проходящий порожняк под погрузкой, чем ставили под угрозу питание порожняком вагонами дорог, грузящих важнейшие грузы.

Количество отправительских маршрутов, хотя и увеличивается (в среднем в сутки с 408 в мае до 470 в июне), но задание выполнено всего на 79 процентов. Особенно отстают дороги: Омская, выполнившая план на 50 процентов, им. Л. М. Кагановича — на 27 процентов, Сталинградская — на 40 процентов, Горьковская — на 30 процентов и Северная — на 65 процентов. Центральное грузовое управление НКПС слабо борется за маршрутизацию погрузки, оно слабо проверяло исполнение приказа № 126-Ц.

Для обеспечения выполнения правительственного плана перевозок в июле Народный комиссар приказал начальникам дорог, центральных управлений НКПС и служб принять в безусловному исполнению утвержденный правительством план пере-

возок на июль месяц и обеспечить среднесуточную погрузку 102 тысяч вагонов, в том числе 90,3 тысячи вагонов грузов первой категории.

Начальники дорог: Московско-Киевской, Северной, Ярославской, Горьковской, Сталинской, Юго-Западной, Рязано-Уральской, им. В. В. Куйбышева, Ташкентской, Ашхабадской, Казанской, Пермской, им. Л. М. Кагановича, Омской, Томской, Южно-Уральской, Восточно-Сибирской, Амурской и Дальневосточной, не выполнявших план погрузки в июне, должны в двухдневный срок разработать практические меры обеспечения утвержденного плана погрузки на июль и доложить о них НКПС.

Начальники дорог и политотделов — Октябрьской, Калининской, им. Ф. Э. Дзержинского, Ленинской, Одесской, им. К. Е. Ворошилова, Орджоникидзевской, Закавказской, Кировской, Московско-Донбасской, удовлетворительно грузивших и выполнявших в июне план погрузки, должны использовать свои возможности по погрузке выше задания и обеспечить перевыполнение июльского плана в большей степени, чем это было в июне.

Дороги, выполняющие план погрузки в целом, но недогружающие грузы первой категории (им. В. М. Молотова, Пермская и Дальневосточная по угля, Восточно-Сибирская — по лесу, Ташкентская — по хлопку), должны обеспечить в июле не только выполнение плана, но и частичное покрытие допущенной в июне задолженности по этим грузам.

Народный комиссар приказал начальникам дорог и грузовых служб выявить наличие грузов для погрузки в порожнем направлении сверх плана и организовать их погрузку: вести погрузку в порожнем направлении как внутри дорог, так и за их пределы, не дальше назначения порожняка, следующего под погрузку (Донбасс, Томская дорога, Кузбасс). Вагоны, загруженные в порожнем направлении сверх государственного плана погрузки, засчитываются в выполнение задания по передаче порожняка.

Для наблюдения за своевременной передачей и чтобы не допускать задержек погруженного порожняка, идущего в счет регулировочного задания, а также всего порожняка, предусмотренного этим приказом, Народный комиссар приказывает организовать специальные диспетчерские группы в составе 4 человек в службах движения ряда дорог.

Начальники дорог — Южно-Уральской, им. Л. М. Кагановича, Томской, Сталинской, Казанской, Северо-Донецкой, Южно-Донецкой, им. К. Е. Ворошилова — для сокращения задержек вагонов под погрузкой должны предъявить категорические требования металлургическим заводам о своевременной сортировке металла, подготовке его к погрузке и обеспечения рабочей силой. Особенно это касается таких заводов, как Магнитогорский, Кузнецкий, Сталинский в Донбассе, Кулебацкий на Казанской ж. д.

Начальникам дорог — Сталинской, Закавказской, им. Л. М. Кагановича, Южно-Уральской, Томской, Московско-Донбасской и Оренбургской — вызвать в управлениях дорог начальников отделений и руководителей рудных трестов, предъявить им ряд требований и совместно с ними разрабо-

тать мероприятия, обеспечивающие выполнение плана погрузки руды и флюсов.

Начальнику дороги им. Л. М. Кагановича необходимо обеспечить разгрузку Алапаевского рудоуправления от запасов руды, Высокогорского рудоуправления от флюсов и полностью обеспечить погрузку серного сырья для химической промышленности и асбеста в Свердловском отделении. Должны быть разработаны мероприятия по использованию порожнего направления для погрузки руды и флюсов.

Начальнику Южно-Уральской дороги тов. Убий-Вовк предложено обеспечить разгрузку скопившейся руды Бакальского и Златоустовского рудоуправлений.

Народный комиссар приказал начальникам дорог Юга и Кавказа — Орджоникидзевской, Сталинской, Сталинградской, им. К. Е. Ворошилова, Одесской, Юго-Западной и других — проверить готовность вагонного парка, станций, погрузочных платформ, подъездных путей к обеспечению плана погрузки хлеба нового урожая; обеспечить пункты погрузки щитами, брезентами, гвоздями и проч. материалами. Начальники указанных дорог для обеспечения массовой погрузки хлеба, которая начинается во второй половине июля, должны сгустить погрузку других грузов первой категории в первой половине июля.

Начальники дорог: Северной — тов. Сущенко, Горьковской — тов. Пономарев, Ленинской — тов. Бабайцев обязаны лично во что бы то ни стало обеспечить выполнение плана погрузки дров для города Москвы в июле: по Северной — 250 вагонов в среднем ежедневно, по Горьковской — 210 вагонов и по Ленинской — 140 вагонов. Начальнику Казанской тов. Пичугину и начальнику Южно-Уральской тов. Убий-Вовк предложено разгрузить от металла Кулебацкий и Магнитогорский заводы, а начальнику Томской тов. Пущкову — Кузнецкий завод к 1 августа.

В случае, если клиент после нескольких предупреждений продолжает задерживать

вагоны под погрузкой сверх установленной нормы и официально отказывается от погрузки, — говорится в приказе № 157-Ц, — то вагоны эти должны быть направлены под погрузку других грузов, а об отказе клиента от погрузки должны составляться акты и в установленном законом порядке дело передавать прокуратуре.

Народный комиссар приказал начальникам служб движения лично следить за выполнением плана погрузки по дорогам назначения, а начальникам грузовых служб в случае наличия отказов и недозаказов восполнять погрузку по дорогам назначения другими грузами, не охваченными планом, регистрируя каждый такой факт в специальной книге для облегчения возможности ревизии.

Приказом № 157-Ц устанавливается на июль план отправительской маршрутизации — 19 тысяч маршрутов в месяц, или 600 в сутки. Немедленно по получении этого приказа начальники дорог должны созвать отправителей и совместно с ними разработать календарный план погрузки маршрутов и мероприятия, его обеспечивающие, а также меры по сокращению простоя вагонов под грузовыми операциями. Начальникам служб движения и грузовых предложено организовать заблаговременную информацию клиентуры о времени подачи порожних вагонов под погрузку отправительских маршрутов.

В приказе № 157-Ц указывается на необходимость ликвидировать избытки местного груза, в особенности на дорогах: Южной, Юго-Западной, им. Л. М. Кагановича, Южно-Уральской к 10 июля и на Дальневосточной — к 20 июля.

Начальникам дорог предложено в пятидневный срок связаться с каждым более или менее крупным клиентом и совместно разработать практические мероприятия по улучшению погрузочно-выгрузочных работ, в особенности в выходные и послевыходные дни, являющиеся обычно провальными днями как по вине самих железнодорожников, так и клиентуры.

По передаче порожних вагонов

В приказе № 157-Ц устанавливается, что передача порожних вагонов в июне, по сравнению с маем, увеличилась незначительно и что нормы, определенные приказом № 126-Ц, не выполняются. Невыполнением регулировочного приказа особенно нарушали государственную дисциплину дороги: Ярославская, Ленинская, Октябрьская, Пензенская, им. Ф. Э. Дзержинского, Московско-Окружная, им. В. М. Молотова, Западная, Белорусская, Рязано-Уральская, Турксиб и Дальневосточная. Дороги Ярославская, Казанская, Восточно-Сибирская, им. В. В. Куйбышева, Рязано-Уральская и Ленинская, получив порожняк от соседей для направления его в Донбасс и Урало-Сибирь, поступили антигосударственно, задерживая и захватывая порожние вагоны, незаконно загружая их не в порожнем, а в груженом направлении.

Из-за невыполнения задания по передаче порожних срывается питание вагонами погрузки угля, металла, хлеба, леса на таких дорогах, как Омская, Томская, Северная и другие. Худшими отделениями по продвижению порожняка являются: Челябинское, Сызранское, Юдинское, Вспольинское, Хабаровское, Ворошиловское, Владивостокское, Иркутское.

Управление движения НКПС не обеспечило соблюдения государственной дисциплины, ослабило борьбу за регулировочную дисциплину и выполнение заданий по передаче порожних вагонов. Вследствие слабости, проявленной в июне управлением движения НКПС, и недисциплинированно-

сти ряда начальников служб движения дорог приказ о создании запаса НКПС хотя количественно и выполнен, но расписание его вагонов по дорогам не соблюдено.

Приказом № 157-Ц устанавливается: ежедневно обеспечивать передачу 13.655 порожних вагонов на важнейшие дороги погрузки угля, металла, леса, хлеба Донбасса, Кузбасса, Урало-Сибири и Севера. Приказ определяет также нормы передачи порожних вагонов по дорогам из под своей выгрузки и транзита.

Начальникам центральных управлений движения и паровозного хозяйства предложено организовать использование Шадринского хода (от Свердловска до Кургана) для пропуска порожних составов, следующих с дорог центра на Омскую. Начальники дорог — Приморской, Амурской, Дальневосточной, им. В. М. Молотова, Восточно-Сибирской и Красноярской должны взять под личное наблюдение выгрузку и продвижение порожних вагонов для погрузки угля и металла в Кузбассе и обеспечить скорость продвижения порожняковых маршрутов не ниже 500 километров в сутки.

За нарушение приказа НКПС № 126-Ц о передаче порожних вагонов, за систематический срыв регулировочной дисциплины, что явилось одной из причин невыполнения плана погрузки леса на Северной дороге, Народный комиссар снял с

(Окончание см. на 3-й стр.)

ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК НА ИЮЛЬ 1939 ГОДА

Изложение приказа № 157-Ц Народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

(Окончание. Начало см. на 2-й стр.).

работы начальника службы движения Ярославской дороги тов. Белокурова, приказав использовать его на той же дороге на низшей должности.

Для пополнения вагонным парком погрузочных дорог, а также дорог, питающих главным образом Томскую, начальникам дорог

и грузовых служб предложено объявить всем клиентам, что грузы с дорог Северо-Западного и Центрального отделов, назначением на Северо-Донецкую, Южно-Донецкую, Омскую, Томскую, Ашхабадскую, Ташкентскую и Туркестано-Сибирскую будут приниматься сверх плана.

О продвижении поездов и сокращении избытков вагонного парка на узловых станциях

В июне оборот вагона, являющийся универсальным показателем движения, хотя и ускорился на 0,4 суток, однако, еще выше установленной нормы. Коммерческая скорость в июне, по сравнению с маем, увеличилась на 0,6 километра. Техническая скорость поднялась на 0,8 километра в час и выполняется выше нормы. Простой вагонов на сортировочных и в особенности на промежуточных станциях остается, примерно, на уровне мая.

123 важнейших узла после издания приказа № 126-Ц снизили вагонный парк на 7 тысяч вагонов. Но такие узлы, как Орел, Всполье, Вологда, Горький, Юдино, Пенза-III, Основа, Харьков, Лихая, Батайск, Грозный, Батраки, Кинель, Куйбышев, Ташкент, Арысь, Дема, Пермь-II, Свердловск-I, Дружинино, Челябинск, Макушино, Курган, Петропавловск, Новосибирск, Инская, Иркутск, Ворошилов, накопили вагоны, и по этим 30 важнейшим узлам избыток составляет 7.800 вагонов. Это — результат плохой работы самих станций, плохой работы руководства дорог, в особенности Ярославской, Северной, Пензенской, им. В. В. Куйбышева, Южно-Уральской, Омской, Восточно-Сибирской, и неудовлетворительной работы управления движения НКПС по расширке узлов.

Несмотря на некоторые улучшения продвижения поездов и выполнение графика, ряд отделений продвигает поезда крайне неудовлетворительно. Имеются отделения, где коммерческая скорость не только не повысилась, но по сравнению с маем понизилась. Отделениями, ухудшившими продвижение поездов и затруднявшими работу сети, являются: Петропавловское (нач. отделения тов. Хачевский), Златоустовское (тов. Захаркин), Сызранское (тов. Воробьев), Куйбышевское (тов. Хардин), Уфимское (тов. Козенко), Челябинское (тов. Прохоров), Карталинское (тов. Белоглазов), Пензенское (тов. Борисов), Няндомское (тов. Каковин), Асмолинское (тов. Беляев), Иркутское (тов. Журавлев), Читинское (тов. Резник), Владивостокское (зам. нач. тов. Никитин), Основинское (тов. Котлов), Ворошиловоградское (тов. Галочка).

Начальники дорог, несмотря на приказ № 126-Ц, в котором было дано специальное указание о прикреплении руководящих работников к более слабым отделениям и узлам, мало что сделали для помощи этим отделениям в улучшении их работы. Именно вследствие этого передача вагонов с дороги на дорогу в июне выполнялась неудовлетворительно.

В июне в результате выполнения приказа о весовых нормах вес поезда увеличился. Однако НКПС устанавливает, что ряд дорог, депо и станций не выполняют установленных приказом № 76-Ц норм.

Народный комиссар приказал начальникам дорог проверить исполнение приказа № 100-Ц от 1935 г. «Об ускорении оборота вагонов», остающегося в силе и поныне, как важнейшего приказа по сети, и принять меры к его исполнению и ускорению оборота вагона. Особо тщательно эту проверку должны произвести на-

чальники дорог, на которых хуже всего выполняется норма по обороту вагона, а именно — им. В. В. Куйбышева, Пензенской, Рязано-Уральской, Юго-Западной, Южно-Уральской, Омской, Казанской, Пермской, Восточно-Сибирской, Дальневосточной, Южной, Горьковской, Ленинской, Ярославской. Необходимо принять меры по каждому отделению, срывающему оборот вагона, а управлению движения НКПС проверить и через декаду доложить Народному комиссару, какие дороги и отделения приняли действительные меры к улучшению оборота вагонов.

Начальники дорог в соответствии с заданными размерами движения должны затребовать у каждого начальника отделения мероприятия к выполнению плана движения и через каждые пять дней проверять их. Если то или иное отделение срывает движение, разобрать причины и принять соответствующие практические меры.

В приказе № 157-Ц начальникам служб движения предлагается установить специальный контроль за узлами по формированию поездов. Каждому узлу, на котором имеются затруднения с формированием поездов, должна своевременно оказываться помощь маневровыми паровозами, составительскими бригадами, выездами отдельных командиров.

В приказе предлагается начальникам отделений и политеделов отделений прикрепиться лично к указанным ниже узлам и обеспечить сокращение излишка парка в июле в установленных размерах на следующих станциях: Вологда-I (начальник станции тов. Сорокин), Всполье (тов. Петушков), Горький-сортировочная (тов. Макаров), Перово (тов. Щербаков), Орел (тов. Романенко), Пенза III (бриг. тов. Ребрик), Основа (тов. Петренко), Харьков-сортировочная (тов. Абрамов), Лихая (тов. Проскураков), Батайск (тов. Романенко), Грозный (тов. Кулагин), Батраки (тов. Генералов), Кинель (тов. Иванов), Дема (тов. Искорнев), Куйбышев (тов. Федоров), Ташкент-товарная (тов. Степанов), Арысь (тов. Михайлин), Юдино (тов. Кузнецов), Пермь-II (тов. Семенов), Свердловск-сортировочная (тов. Иванов), Свердловск-пассажирская (тов. Конев), Дружинино, Челябинск (тов. Вехов), Курган (тов. Новокшанов), Петропавловск (тов. Тюрин), Макушино (тов. Шаповалов), Новосибирск-I (тов. Хведченя), Инская (тов. Чумаков), Иркутск II (тов. Жидкевич), Ворошилов-Уссурий (бриг. тов. Макаров).

Начальникам дорог в пятидневный срок по получении приказа № 157-Ц оказать всемерную помощь указанным отделениям и узлам. При расширке узлов необходимо руководствоваться указаниями в приказах № 11-Ц от 10 января 1938 года, № 268-Ц от 8 сентября 1938 года о неудовлетворительной работе станций Пенза-III и Всполье и № 76-Ц от 27 мая 1936 года о технологическом процессе и технических нормах по эксплуатационному хозяйству. Особое внимание должно быть обращено на улучшение дисциплины на узловых станциях и развитие социа-

листического соревнования среди составительских бригад.

Начальнику центрального управления движения тов. Мартышеву предложено ликвидировать безразличное отношение управления движения к узлам, не выполняющим приказ № 126-Ц о сокращении парка вагонов, взять под наблюдение указанные выше узлы и докладывать лично Народному комиссару каждые три дня о ходе сокращения парка на них. Должны быть разработаны мероприятия помощи и содействия этим станциям для выполнения приказа.

Начальникам дорог, служб паровозного хозяйства, служб движения, начальникам отделений движения и паровозного хозяйства приказано не допускать отправления со станций неполновесных поездов, обеспечить выполнение установленной весовой нормы, проверяя каждый конкретный факт неполновесности составов и оформлять его с точным описанием причин. Начальники паровозных служб и отделений должны к

10 июля представить отчет о выполнении приказа № 76-Ц о весовых нормах.

Народный комиссар запретил центральному управлению движения самовольно устанавливать кружности, применять их, как исключение, а не как систему; не отклоняться от кружности, а проявляя инициативу, в случае острой необходимости, ставить эти вопросы каждый раз с разрешения наркома или его заместителя.

Для изменения положения на плохо работающих дорогах, тормозящих увеличение погрузки, выгрузки и улучшение продвижения поездов на сети, командироваться на Южно-Уральскую и дорогу им. Л. М. Кагановича зам. наркома тов. Филиппов, на дорогу им. В. В. Куйбышева — зам. наркома тов. Дубровин, на Казанскую дорогу — член коллегии НКПС тов. Комаров. Кроме того, для обеспечения подготовки к зиме и улучшения движения командироваться на Юго-Восточную зам. наркомпути тов. Арутюнов и член коллегии НКПС тов. Романов.

По паровозному и вагонному паркам

Несмотря на то, что в июне паровозники добились увеличения технической скорости, по сравнению с маем, и сокращения количества недоплат, работа паровозов все же на ряде дорог продолжает оставаться неудовлетворительной и количество порч в пути не уменьшается. В под'емочном ремонте и на промывке паровозы простаивают в 2—3 раза больше установленной нормы. По кольцевому графику работают только отдельные группы паровозов, и то благодаря только инициативе самих передовых машинистов.

Особенно плохо работали в мае и продолжают плохо работать и теперь паровозы на дорогах: Северной, Ярославской, Горьковской, Рязано-Уральской, им. Куйбышева, Пензенской, Южно-Уральской, Омской, Ташкентской, Ашхабадской, Московско-Донбасской. Худшими депо на этих дорогах являются: Вологда, Владимир, Александров, Горький-сортировочная, Ртищев, Урсатевская, Ашхабад, Уральск, Казахстан, Куйбышев, Дема, Похвистнево, Челябинск, Омск, Петропавловск, Узловая и Елец.

На ряде дорог все еще наблюдается антигосударственная практика в использовании новых четырехосных вагонов, которые используются на хозяйственные и на технические нужды без необходимости, под жилье, в то время, когда ряд дорог испытывает недостаток в рабочем парке для погрузки важнейших грузов.

Начальникам отделений и депо, приемщикам НКПС, — говорится далее в приказе, — взять на особый учет паровозы, имеющие повторный ремонт и брак в работе, на первой же промывке устранить все дефекты и после выпуска из ремонта практиковать личные поездки начальников отделений или депо для действительной проверки работы паровозов и их бригад.

Начальники отделений паровозного хозяйства и депо должны совместно с начальниками сортировочных станций и участковыми ревизорами по безопасности движения в трехдневный срок проверить состояние всех маневровых и горючих паровозов.

В приказе № 157-Ц определяется количество паровозов, которые должны быть в июле выпущены из под'емочного и среднего ремонта.

Начальники вагонных служб должны усилить безотцепочный ремонт товарных вагонов с тем, чтобы сократить поступления их в текущий отцепочный ремонт в

июле не менее чем на десять процентов по сравнению с июнем.

В заключении приказа № 157-Ц говорится:

— Начальники дорог и подоргов, начальники управлений НКПС, начальники служб обязаны обеспечить выполнение приказа, в первую очередь по обеспечению плана перевозок, особенно грузов первой категории, расширке узлов и ускорению оборота вагонов, т.е. продвижению поездов. Для выполнения приказа меньше всего требуется дополнительное наложение новых приказов по дорогам, как это некоторые начальники дорог практикуют. Необходимо оперативная повседневная проверка исполнения, помощь низовым работникам.

В борьбе за дальнейшее улучшение работы железнодорожного транспорта НКПС требует от начальников дорог и подоргов действительного, а не мнимого развития и руководства социалистическим соревнованием.



Работники Иркутского завода имени Сталина выезжают в выходной день на прогулку на собственных мотоциклах. На втором плане — Дом Культуры завода имени Сталина.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Больше внимания партийной пропаганде

Вооружению наших кадров марксистско-ленинской теорией, коммунистическому воспитанию трудящихся, выполнению этих главных задач посвящены все формы пропагандистской работы нашей партии.

18-й съезд ВКП(б) призвал партию, советскую интеллигенцию и всех трудящихся нашей родины к дальнейшей упорной работе по овладению революционной теорией.

Сейчас в нашей стране социализма появилась возможность придать пропаганде большевизма, научного передового мировоззрения, государственный, общенародный характер.

За последний период партийные организации Тайгинского ж. д. узла, на основе выполнения решений Сталинского Центрального Комитета партии, проделали часть работы в области перестройки партийной пропаганды, но сделано далеко не все.

Правда, основные кадры поняли, что без овладения большевизмом, без ликвидации своей теоретической отсталости, без знания законов развития общества нельзя правильно решать вопросы руководства социалистическим строительством. Со дня получения постановления ЦК ВКП(б) «О партийной пропаганде», партийные руководители провели беседы с каждым коммунистом в отдельности, выявили желание коммунистов о форме изучения Краткого курса Истории ВКП(б).

В партийной организации паровозного депо (секретарь партбюро т. Ильных) всего коммунистов и кандидатов партии имеется 166 человек. Из них согласно произведенного опроса изъявили желание изучать Краткий курс Истории ВКП(б) индивидуально 134 человека и в группах 32 человека.

В парторганизации вагонного депо (секретарь партбюро т. Финагоров) коммунистов всего 62 человека, индивидуально изучают Краткий курс Истории партии 31 человек и 27 человек занимаются в группах. По каждой партийной организации такая организационная работа проведена.

Весь корень зла кроется в том, что дальше этих чисто организационных мероприятий руководители парторганизаций узла по сути дела не пошли. Выводов из постановления ЦК ВКП(б), обязавшего партийных работников руководить делом пар-

тийной пропаганды по существу, глубоко вникая в ее содержание — не сделано.

Всем хорошо известно, что у партийных и непартийных большевиков узла колоссально возрос интерес к теоретическим вопросам, велика тяга их к изучению марксизма-ленинизма, а между тем руководители парторганизаций вопросу партпросвещения не уделяют нужного внимания, стараются сдать дело партийной пропаганды на откуп штатному пропагандисту. По существу марксистско-ленинское воспитание оказалось предоставлено само-теку.

Партийные руководители не выделили хорошо подготовленных консультантов и пропагандистов, долгое время не проводили с ними семинары и не инструктировали их, не практиковали проведение теоретических конференций и дискуссий. В парторганизации вагонного депо, правда, проведена одна теоретическая конференция, но она не послужила достоянием обмена опыта работы.

Отдел пропаганды и агитации, надо прямо сказать, не возглавил этот важнейший участок партийной работы, а наоборот шел по линии наименьшего сопротивления.

Большая вина в слабом развертывании партийной пропаганды ложится и на узловой партком, который не потребовал своевременно от парторганизаций большевистского выполнения решений пленума ЦК ВКП(б) о партийной пропаганде и агитации.

Надо заранее предупредить руководителей парторганизаций и работников пропаганды против летней передышки, против ослабления руководства партийным просвещением в летний период. Надо повести решительную борьбу с настроениями сезонности, давно осужденными партией.

Изучение героической Истории большевистской партии вооружает наши кадры на борьбу за выполнение грандиозных задач, стоящих перед страной в 3-й Сталинской Пятилетке. Пропаганда основ марксизма-ленинизма должна быть неразрывно связана с разрешением всех практических вопросов социалистического строительства.

Г. К. Яковлев,
секретарь узлового парткома.

Комсомолы в авангарде за хорошую работу станции

Комсомольская организация краснознаменной станции Судженка деятельно готовится к Сталинскому дню железнодорожника — 30 июля. Во всех сменах среди комсомольских групп широко развернулось соревнование за безупречное выполнение Правил технической эксплуатации и приказов любимого наркома Л. М. Кагановича.

Комсомолы станции организовали и провели ряд рейдов по проверке выполнения приказа Л. М. Кагановича № 83-Ц и по подготовке к зиме 1939-40 гг.

Из числа комсомольцев производственников созданы две воронцовские группы. Вновь организованная комсомольская группа, возглавляемая группоргом т. Овсянниковым, добилась прекрасных образцов в работе. Сам т. Овсянников вырабатывает за смену по четыре с половиной нормы. Воронцовец его группы т. Мезенцев включает автомат в поездах за 5-7 минут при норме 15. По инициативе этой группы организован кружок ПВХО, в котором занимается 35 человек.

Примеру комсомольской воронцовской группы т. Овсянникова следует вторая воронцовская группа, которой руководит т. Белов. Его группа также работает без брака и аварий, не имеет случаев нарушения Правил технической эксплуатации. Младшие стрелочники-воронцовцы тт. Атабаев и Яковлев четко и быстро готовят маршруты приема и отправления поездов, свои стрелки содержат в отличном состоянии. Они взяли обязательство к 30 июля подготовиться на старших стрелочников.

В целом комсомольская организация (секретарь комитета т. Хустов) взяла на себя обязательство сдать гос. тех. экзамен на оценку не ниже чем на хорошо и отлично, работать без аварий и брака, всем комсомольцам иметь по два оборонных значка, повседневно повышать свой политический уровень, добиться еще лучших производственных показателей в работе.

Д. Кулешов.

К военным действиям в Китае



На снимке: Девушка курсант военной школы на тактических занятиях. Бюро клише ОблТАСС.

ПОЛОЖЕНИЕ В ДАНЦИГЕ

ЛОНДОН, 2 июля. (ТАСС).

Корреспондент агентства Рейтер сообщает из Данцига, что по городу совершенно открыто раз'езжают грузовики, прибывшие из Кенигсберга и имеющие военные номера. Гостиница «Эден», расположенная напротив центрального вокзала, реквизирована и занята офицерами. Шоссейная дорога между Тигенурт и Эльбинг (в Восточной Пруссии), имеющая большое стратегическое значение, закрыта для проезда частного транспорта. Из Роттебуда доставлены различные материалы для постройки понтонного моста через Вислу.

По сообщению данцигского корреспондента газеты «Рейнольдс ньюс», вчерашней ночью в Данциге выгружено еще 30 германских орудий, большинство которых установлено вдоль железнодорожной линии и на некоторых главных улицах. Несколько германских военных отрядов расположилось против польской железнодорожной станции. Установлены пулеметы на крышах домов. Большое количество прислуги для зенитной артиллерии доставлено из Восточной Пруссии. По словам корреспондента, в границе Данцига стянуты польские войска.

Англо-Японские переговоры

ЛОНДОН, 1 июля. (ТАСС).

Агентство Рейтер сообщает, что дата начала англо-японских переговоров в Токио по тьянцзиньскому вопросу еще не установлена. Возможно, переговоры начнутся на следующей неделе. Одновременно указывается, что положение в Тяньцзине за последние дни не изменилось.

Японская блокада Свау

ШАНХАЙ, 2 июля. (ТАСС).

Японский генеральный консул в Шанхае Миура известил 1 июля консульский корпус о том, что иностранным пароходам разрешается посещать Свау один раз в неделю, причем запрещается доставлять какой либо груз, за исключением продовольствия и почты для иностранцев.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Нарушитель трудовой дисциплины

15 июня поезд, сопровождаемый главным кондуктором т. Лазаревым и старшим Алексеевым по прибытию на станцию Яя был поставлен под обгон курьерским поездом № 1. Старший кондуктор Алексеев обязан был пойти на стрелку и проверить правильность приготовления маршрута прибывающему поезду № 1. Однако он этого не сделал. Вместо того, чтобы пойти на стрелку он пришел в помещение к дежурному по станции и занялся там частными разговорами.

Когда его предупредил об этом главный кондуктор т. Лазарев, он все же проверять правильность приготовления маршрута не пошел, а отправился в магазин за хлебом.

Этот грубейший факт нарушения трудовой дисциплины Алексеевым говорит за то, что еще многие старшие кондукторы не извлекли уроков из ельцовского дела, не чувствуют ответственности за безопасность движения поездов.

Дело о разгильдяе Алексееве было передано на рассмотрение товарищеского суда, который в своем решении внес ему общественное порицание.

Ерошин,
председатель товарищеского суда.

Врид. ответ. редактора
А. ПАНФИЛОВ

Расхищают уголь

Рабочий паровозного депо Тайга Малыхин Иван занимается расхищением социалистической собственности. Работая дежурным кочегаром он ежедневно уходит на работу с ящиком, под видом поезда кочегара. По существу же на линию никогда не выезжает.

Пользуясь отсутствием нужного контроля со стороны дежурных по депо, Малыхин каждый раз приносит возвращаясь домой по целому ящику угля. Он уже сумел натаскать его такое количество, что вполне обеспечил себя бесплатным топливом на всю зиму.

Руководству депо необходимо привлечь расхитителя Малыхина к ответственности.

П. Сидоров.

Клуб В. И. Ленина

Гастроли Сталинского театра
им. XX лет ВЛКСМ
9 детский утренник 9
июля июля

Островский

**Небыло ни гроша,
да вдруг алтын**

КОМЕДИЯ в 5 актах

Начало в 12 часов дня, касса открыта с 10 час. дня.

Организуем коллективные
просмотры спектаклей

Типографии газеты «За большевистский транспорт» **требуется бухгалтер**
Обращаться в часы занятий.
телефон 3-67.