

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 107 (1067)

17 октября 1940 года, четверг.

Цена 6 коп.

Шире развернем предоктябрьское социалистическое соревнование

Приближается замечательная дата — XXIII годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. С каждым днем ширится социалистическое соревнование за образцовую подготовку к работе в условиях суровой поры — зимы за перевыполнение государственных планов грузоперевозок. Передовые службы, цехи, смены, бригады, стахановцы-кривоносцы нашего отделения готовят достойную встречу великому празднику, готовят все условия для бесперебойной работы транспорта в морозы и метели.

Бригадир Шевченко заявил начальнику депо, что прессаппаратная паровозного депо Тайга к зиме готова, и люди его бригады в условиях морозов будут давать продукцию хорошего качества, перевыполнять задания; свои слова т. Шевченко уже оправдывает конкретными делами.

Токарь-стахановец под'емочно-го цеха депо Тайга т. С'един, работая на двух станках, дает производительность труда до 500 процентов, слесари тт. Гайпш, Алеников, Пономаренко выполняют задания от 200 до 300 процентов.

На ст. Анжерская смена старшего осмотрщика т. Савельева обрабатывает поезд за 30 минут, вместо 50 минут.

Замечательно работают и борются за достойную встречу великого праздника десятки коллективов и сотни стахановцев-кривоносцев нашего отделения.

Эти замечательные образцы производительности труда лучших коллективов, стахановцев-кривоносцев доказывают то, что наше отделение может работать хорошо, выполнять государственные планы грузоперевозок, образцово подготовить хозяйство к суровой поро зимы и обеспечить бесперебойную работу всех предприятий.

Исключительно велика ответственность партийных организаций за успех предоктябрьского социалистического соревнования. К сожалению, эта ответственность не везде и не всеми работниками чувствуется. 14 октября в паровозном депо Тайга проходил слет стахановцев. Казалось бы, парторг т. Кулаков должен был принять активное участие в работе слета, но он не посчитал нужным присутствовать там. Секретарь партбюро Тайгинской дистанции пути т. Ковшаров узнает о результатах социалистического соревнования

не в повседневной работе с людьми, а путем путевизмерительной тележки.

Первые снегопады напоминают железнодорожникам, что транспорт вступил в зиму. Предоктябрьское социалистическое соревнование должно пройти под знаком завершения подготовительных работ, под знаком встречи морозов и метелей во-всеоружии. К работе в зимних условиях прежде всего должны быть подготовлены люди, кадры.

Правильно поступают руководители 25 й дистанции пути, регулярно проводя техническую учебу среди рабочих и командного состава, организуя передачу опыта работы лучших стахановцев отстающим. Но так готовят кадры к суровой зиме еще не везде. В Анжерской дистанции пути (начальник т. Зайцев) не организованы стахановские школы, нерегулярно проводятся технические занятия с рабочими и командным составом. Не лучше обстоит дело подготовки кадров к зиме в анжерском вагоно-ремонтном пункте, на станциях Судженка и Томск-II.

В предоктябрьском социалистическом соревновании надо использовать весь тот огромный опыт стахановской работы, который накоплен передовыми людьми нашего отделения, использовать все, что рождает творческая инициатива масс, и направить его на организацию отличной бесперебойной работы в условиях суровой зимы.

Партийные организации должны возглавить новый под'ем трудового энтузиазма железнодорожников. Надо не только вовлечь в соревнование всех железнодорожников, но и повседневно, систематически помогать соревнующимся, проверять, как идет дело, быстро выправлять слабые места. Требуя от хозяйственников ликвидации недостатков, надо в то же время помогать. Хорошей помощью являются бригады общественной проверки. Надо, чтобы эти бригады работали систематически.

Предоктябрьское социалистическое соревнование вступило в решающий этап. До великого праздника осталось 20 дней. Встретим XXIII годовщину Великой Октябрьской социалистической революции выполнением государственного плана грузоперевозок и отличной подготовкой к бесперебойной работе в условиях сибирской зимы.

Готовы к зиме

Коллективы автоконтрольного и инструментального цехов вагонного депо Тайга, приложив все усилия, полностью подготовились к работе в суровую пору сибирской зимы.

Коллективы автоконтрольного и инструментального цехов сейчас являются кандидатами на по-

лучение „Паспортов готовности к зиме“.

Большая заслуга в своевременной подготовке к зиме принадлежит командирам этих цехов тт. Тихомирову, Дудко, Ганжа.

А. Бобынцев,
секретарь партбюро вагонного депо.

Предоктябрьское соревнование железнодорожников



За успехи в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, образцовое выполнение приказов Сталинского наркома тов. Л. М. Кагановича и за регулярное перевыполнение производственных заданий, заносится по представлению партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций на Доску почета:

Карабанов Сысой Антонович — вожак стахановской колонны кондукторов тайгинского резерва, награжденный значком „Почетному железнодорожнику“. Тов. Карабанов систематически перевыполняет нормы пробега, передает опыт работы молодым работникам.

Тихомиров Павел Григорьевич — мастер автоконтрольного пункта ст. Тайга. В цехе, где является командиром т. Тихомиров, нет ни одного нарушения Указа от 26 июня. Коллектив цеха систематически перевыполняет производственные задания, значительно повысил качество выпускаемой продукции.

Додонов Василий Николаевич — вожак стахановской колонны кондукторов тайгинского резерва. Колонна т. Додонova ежемесячно перевыполняет нормы пробега.

Янычев Григорий Александрович — помощник машиниста паровозного депо Тайга. Тов. Янычев водит поезда на высоких скоростях, за каждую поездку экономит от 1000 до 2500 килограммов топлива.

Крамарев Даниил Семенович — старший кондуктор Тайгинского резерва. Тов. Крамарев ежемесячно перевыполняет нормы пробега, хорошо выполняет обязанности внешнего инспектора по безопасности движения поездов.



Перевыполнили план

В предоктябрьское соревнование стахановцы колесных мастерских ст. Тайга уже добились значительного перевыполнения производственных заданий.

Смена мастера т. Цукермана полумесячный план выполняла на 116 процентов. У токарей этой смены тт. Серебренникова

и Тарасенко выработка составила 280 процентов.

Перевыполнила план также и смена, где мастером т. Горбаченко.

Никулин,

нормирующий колесных мастерских.

В СМЕНЕ КОНСТАНТИНА СТЕПАНОВА

В красный уголок ст. Юрга-I заходят сигналисты, стрелочники, технические конторщики, весовщики.

Это смена дежурного по станции т. Степанова за час до вступления на дежурство собирается на планерное совещание. Командир смены Константин Степанов, возвратившись из очередного обхода стрелочных постов, приступает к проведению беседы. Он решил глубоко обсудить с работниками передовую статью газеты „Гудок“ — „Решительно покончить с крушениями и авариями“.

При чтении передовой, он часто останавливается и приводит примеры плохой работы отдельных людей своей станции, смены.

— Посмотрим, — говорит т. Степанов, — работу стрелочника Косоухова. У стрелок, прикрепленных к нему, обнаружено много ослабших болтов, грязь. Эти стрелки не обеспечивают безопасности движения поездов. Для нас ясно, что Косоухов несерьезно

относится к своим обязанностям, допускает халатность и неповоротливость. Только этим можно объяснить плохое состояние стрелок. Смена не должна безразлично отнестись к этим фактам, она должна потребовать от Косоухова точного и беспрекословного выполнения поставленных перед стрелочником обязанностей — содержать стрелки в отличном состоянии.

Закончив беседу, Константин Степанов знакомит смену с положением на станции и задачами, стоящими перед ней на время дежурства. Смена обязуется хорошо сработать. Свое обязательство она выполняет.

Проводить читки газет, беседы, перед вступлением на дежурство, увязывая их с наступательной агитацией — стало необходимым для дежурного по станции т. Степанова. Если когда-либо по каким-нибудь причинам чистка газет или беседа срывается, работники смены негодуют. Это понятно: для каждого из нас представляет

ПЕРЕДОВИКИ ПОЛУЧАЮТ „ПАСПОРТЫ ГОТОВНОСТИ К ЗИМЕ“

Путь подготовлен

Передовые путеобходчики Тайгинской дистанции полностью подготовили свои участки пути к зиме.

Бригадир 3 отделения 2 окрестка т. Жуланов полностью подготовил путь к зиме. 15 октября ему был вручен „Паспорт готовности к зиме“.

Хорошо подготовил путь к зиме и бригадир 1 отделения 1 окрестка т. Карнаухов. Он на своем участке довел балльность до 15. Ему также вручен „Паспорт готовности к зиме“.

Получили „Паспорты“ и другие товарищи.

Кокшаров.

Испытания сдали на „отлично“

Вожак стахановской колонны тайгинского кондукторского резерва, главный кондуктор т. Ревякин на „отлично“ сдал испытания по знанию Правил и должностных инструкций. Такую же оценку на испытаниях получили члены его колонны тт. Яровиков, Крамарев.

Колонна т. Ревякина полностью подготовилась к зиме и является кандидатом на получение „Паспорта готовности к зиме“.

Следующими кандидатами на получение „Паспортов“ являются стахановские колонны тт. Корчуганова, Банщикова, Комагина и Максимова.

А. Шестаков,

парторг кондукторского резерва.

большой интерес события дня. Не прочитав газету, не будешь знать, чем живет наша могучая родина и что происходит за рубежом.

Дежурный по станции т. Степанов не только хороший командир, он и не плохой агитатор. С тех пор, как он стал регулярно проводить читки газет, беседы, смена стала иметь успехи в работе.

Коллектив смены в течение восьми месяцев работает без браков и нарушений Правил. Укрепилась трудовая дисциплина. Нет ни одного случая нарушения Указа от 26 июня. Выросло число стахановцев.

В прошлом старший стрелочник Самородов не выполнял своих обязанностей, в запущенном состоянии содержал стрелки. Работал с прохладцей также старший стрелочник Евдокимов. Теперь же они работают по-стахановски.

Успехи, которых достигла смена, — это результат кропотливой и упорной работы т. Степанова.

А. Сидоров.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

УЗЛОВОЙ ПАРТКОМ ВСТОРОНЕ ОТ ВАЖНОГО ДЕЛА

Партийный комитет узла Тайга (секретарь т. Ильных) не является подлинно большевистским организатором борьбы за безусловное исполнение Указов и выполнение боевых приказов наркома. Поэтому не удивительно, что по узлу на сегодня насчитывается более 200 случаев нарушения нового трудового закона, отдельные предприятия неудовлетворительно готовятся к суровой зимней, поре не избежались аварии, браки в работе, нарушения Правил.

Начнем хотя бы с того, как т. Ильных руководил бригадами общественного смотра и помогал им в работе. Известно, что бригада общественной проверки промычного цеха паровозного депо в самый ответственный период подготовки к зиме резко ослабила свою работу. Между тем, это явление не встревожило узловой партком. Партком не заинтересовался—почему же эта бригада ослабила работу.

Плохо контролирует партком выполнение вынесенных им решений по подготовке к зиме. 1 октября на заседании был заслушан доклад секретаря партбюро паровозного депо т. Лукина о ходе подготовки к зиме. Партком вынес соответствующее решение. Прошло 16 дней, а т. Ильных не удосужился проверить, как выполняется это решение.

Из за того, что в отдельных службах низкая трудовая дисциплина, существуют браки, аварии. По паровозному депо за 9 месяцев текущего года допущено 66 случаев порч паровозов, 10 столкновений, 58 обрывов и 48 расставок.

Узловой партком с явным благодушием смотрит на такие факты, когда коммунисты, допустившие браки, аварии, не обсуждаются цеховыми партийными организациями. Машинист Лозин за один месяц допустил 4 брака. Его проступки не обсуждались цеховой организацией. Не обсуждались браковладельцы машинист Костюков, сменный мастер цеха заготовки Балкунов, машинист Кривоносов допустивший поджог паровоза.

Цехпарторг паровозного депо справедливо упрекают т. Ильных за то, что он не подсказал им, что необсуждение цеховыми

бюро коммунистов—есть смазывание авторитета цеховой партийной организации. Примером плохого руководства цеховыми парторганизациями является и то, что узловой партком не заслушивал о работе и подготовке к зиме с апреля текущего года цехпарторга паровозников, с января—цехпарторга промывки.

Тайгинский узловой партком стоит в стороне от внедрения почина болотинского узлового парткома о глубокой массовой проверке готовности к зиме всех предприятий узла. Тов. Ильных только думает провести это мероприятие.

Партком в ходе подготовки к зиме упустил такое важное дело, как организацию слаженности и взаимодействия работников всех служб.

В дни первых снегопадов произошла замедленная подача паровозов под поезд и отмена поездов по неподаче паровозов. 12 октября, в дежурство маневровых диспетчеров тт. Майкова, Лапина и дежурных по депо тт. Алексеева, Исаякина, паровозы на контрольном poste ст. Тайга простаивали по 55 минут, вместе 30. 14 октября, в дежурство диспетчеров тт. Улихина, Лапина и дежурных по депо тт. Исаякина, Высоцкого, простой паровозов на контрольной составил на 23 минуты больше установленной нормы. 13 октября по неподаче паровозов отменено 6 поездов.

Знает ли узловой партком, почему это происходит? Нет. Эти факты происходят потому, что еще плохо укреплена производственная дружба и согласованность среди отдельных работников служб. 1 октября паровозный диспетчер т. Овчинников сообщает дежурному по депо т. Высоцкому о том, что паровоз № 739-77 прибывает на ст. Тайга в 22 часа, паровоз № 726-45—в 24 часа, паровоз № 743-17—2 октября в 2 часа. Фактически же они прибыли: первый—в 22.30, второй—в 24.45, третий в 4.45. Узловой партком, призванный крепить слаженность и дружбу между службами узла, сделал по этому вопросу очень мало.

Г. Иванов.



Секретарем цеховой организации ВЛКСМ у паровозников депо Тайга избран лучший комсомолец, помощник машиниста Николай Заболотный. За стахановскую работу нарком товарищ Л. М. Каганович в текущем году наградил т. Заболотного именными часами.

Фото А. Самойлова.

ИЗ ПИСЕМ ТРУДЯЩИХСЯ

Подделывают документы

Приказами начальника Томской дороги давно категорически запрещено заполнение маршрутов самими машинистами. Между тем, в паровозном депо Тайга это делается. Кроме того, там неправильно производится учет работы паровозников, начисление им заработной платы.

В паровозном депо нарушен порядок хранения, заполнения и выдачи маршрутов. Очень часто нарядчики паровозных бригад выдают машинистам со своими подписями чистые бланки маршрутов. Как правило, оформление маршрутов не производится в присутствии людей, работающих на паровозе. Машинисты в маршрутах делают всевозможные исправления.

Машинист паровоза № 2059 Бондыч в маршруте за 11 октября переправил время явки на работу с 18 часов на 19. В маршруте

за 12 октября сделал исправление время явки с 18 на 20 часов машинист паровоза № 738 35 Зенкевич.

11 октября машинист т. Лиханов должен был явиться на работу в 10.00. В маршруте, где было указано время явки, Лиханов сделал исправление, поставив время явки—13.00.

Надо отдать под суд таких машинистов. Судить надо за то, что они, подделывают документы, являются на работу не ко времени, указанному в маршрутах, а как вздумается. Судить надо за то, что они нарушают новый трудовой закон.

Начальник паровозного депо т. Власенко обязан немедленно навести должный порядок в хранении, заполнении и выдаче маршрутов.

И. Осипов,
ревизор отдела учета.

Курсиш обесчитывает рабочих

Продавец судженского магазина № 124 Курсиш занимается обесчетом рабочих. Он обесчитал жену рабочего т. Довыденко, стрелочницу т. Шмакову и других.

Если по фактуре шарф стоит 8 рублей, он продает его по цене 10 рублей, костюм—42 рубля, он продает его за 45 рублей. На

блузы и ботинки Курсиш сделал наценку 90—95 копеек.

23 и 28 сентября по фактурам №№ 95, 136 и 137 были отфактурованы промтовары. Ни один из рабочих этих товаров не видел, они были проданы друзьям и знакомым.

Н. Петров.

ПРЕСТУПНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Тайгинское отделение в отдельные дни не выполняет плана погрузки угля и леса. За 12 дней октября отделение не довело стране 963 вагона угля и 334 вагона леса.

Причиной этого позорного явления является то, что некоторые командиры отделения и станций не научились еще по-хозяйски использовать имеющиеся огромные внутренние резервы. На отделении существует недопустимо завышенный простой вагонов под выгрузкой и медленная подача их под погрузку. Ежедневно остается невыгруженными несколько десятков вагонов.

6 октября осталось невыгруженными 44 вагона, 9 октября—50, 10 октября—63. Всего за 12 дней октября 563 вагона

не были выгружены к концу отчетных суток.

На некоторых станциях нашего отделения создается преступное отношение к использованию подвижного состава. Отдельные командиры потеряли чувство ответственности за выполнение приказа № 100/Ц об ускорении оборота вагонов.

Дежурный по станции Томск-II т. Вороненко только за 3 и 9 октября не обеспечил своевременную выгрузку 28 вагонов. Дежурный этой же станции т. Стриенок 7 и 10 октября не подал своевременно под выгрузку 16 вагонов.

12 октября дежурный станции Анжерская т. Шачнев в течение 6 часов не удосужился подать в фронты выгрузки 6 вагонов.

Об этих безобразиях давно известно начальнику отделения т. Русакову. Однако положение не изменяется. До каких же пор т. Русаков будет так благодушно относиться к таким фактам? До каких пор он будет созерцать преступное использование подвижного состава?

На ст. Судженка по технологическому процессу порожняк должен стоять до подачи на копи 1 час 15 минут. Между тем, из-за несогласованности отдельных работников служб имеются факты задержки. 13 октября сюда прибыло 45 вагонов порожняка. Дежурный по ст. т. Назаров отправил порожняк в фронты погрузки с опозданием на 30 минут. Это не один из руб вон выходящий случай.

Имеются факты бесхозяйственного отношения к использованию порожних вагонов и при погрузке

леса. 4 октября на ст. Асино прибыло 26 порожних вагонов. Дежурный по станции т. Кузнецов продержал их 4 часа. Вагоны в эти сутки не были погружены. 6 октября простояли на станционных путях и не были погружены в отчетные сутки 29 вагонов.

Грузовая служба отделения (нач. т. Журавлев) не помогает движению по боевому организовать погрузку угля и леса. Тов. Журавлев плохо выполняет приказ № 106/Ц. Пользуясь попустительством руководства отделения, некоторые клиенты преступно относятся к использованию подвижного состава. 6 октября Томасинлаг, несмотря на наличие порожняка, задержал погрузку 59 вагонов. Также плохо была им организована погрузка и 9 октября.

И. Гавриленко.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

Как сообщает германское информационное бюро, германская агитация попрежнему сосредоточивает основной удар на Лондон. За последнее время каждую ночь в налетах принимает участие от 200 до 300 германских самолетов. В течение 11 октября германские самолеты сбросили бомбы в 48 пунктах лондонского района. Возникли большие пожары. Ожесточенной бомбардировке подвергаются также военные объекты в Южной и Центральной Англии. Сильно пострадали от бомбардировок английские порты Ливерпуль и Беркенхед.

В сообщении английского министерства авиации говорится, что в ночь на 12 октября английские военно-воздушные силы предприняли широкие операции против военных объектов в Германии и на занятой ею территории. Бомбардировке подверглись доки Гамбурга, Киль, Вильгельмсгафена, аэродромы в Голландии, а также французские и бельгийские порты на побережье пролива Ла-Манш.

В военных действиях в Ла-Манше в ночь на 11 октября принял участие британский военно-морской флот. Тяжелые и легкие корабли бомбардировали скопления германских судов в порту Шербурга. В ночь на 13 октября английские самолеты сбросили бомбы на электростанцию, газовый завод и крупные товарные склады в Берлине.

Как сообщают сводки воюющих держав, в военных действиях в Африке попрежнему активное участие принимает авиация, как с той, так и другой стороны. По сведениям итальянского командования в ночь на 12 октября итальянские корабли атаковали в Средиземном море близ острова Мальта английскую эскадру. Один английский крейсер был потоплен, другим судам нанесены повреждения. Итальянские потери—2 миноносца и один эсминец. Утром 12 октября английская эскадра была атакована итальянскими самолетами. Авианосец, входивший в состав эскадры, поражен бомбой крупного калибра, поврежден также один английский крейсер.

В Северной Африке итальянские моторизованные части, отеснив бронетанковые части англичан, продвинулись на 30 километров к востоку от Сиди-Баррани (египетский порт на побережье Средиземного моря).

В Дейтоне (США, штат Огайо) с речью по радио выступил президент США Рузвельт.—Никакая комбинация враждебных стран Европы,—заявил он,—не свернет нас с того пути, который мы считаем наиболее приемлемым для себя, и не приостановит той помощи, которую мы оказываем Англии.

Когда мы говорим о защите Западного полушария,—сказал далее Рузвельт,—мы включаем сюда так же право мирно пользоваться Атлантическим и Тихим океанами. Такова была в прошлом наша политика, мы вновь подтверждаем эту политику, чтобы не было никаких сомнений относительно наших намерений поддерживать ее. Западное полушарие не желает воевать с какой-либо другой страной,—сказал Рузвельт. Американские республики полны решимости сотрудничать в деле обеспечения мира так же, как мы совместно сотрудничаем по созданию своей обороны против нападения.

Из Чунцзина сообщают, что в Хайфоне (порт Французского Индо-Китая), высадилось уже 36 тысяч японских солдат. Высадка войск еще продолжается. Часть японских войск переправлена к главному городу страны Ханюю. Общее число японских солдат, которые должны быть высажены во Французском Индо-Китае, еще неизвестно. По франко-японскому соглашению число их не должно превышать половины общего числа войск Французского Индо-Китая (численность войск французской колонии—100 тысяч человек). Японцы добились предоставления им во Французском Индо-Китае еще 2-х аэродромов. (ТАСС).

Ответ. редактор
Т. КУЗЬМЕНКО.