

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 110 (1070)

24 октября 1940 года, четверг.

Цена 6 коп.

ЗАКОНЧИТЬ ПОДГОТОВКУ СРЕДСТВ СНЕГОЗАЩИТЫ

Зима уже наступила. Надвигается самая страшная пора железнодорожного транспорта. Чтобы снежная стихия не застала врасплох, чтобы станции работали в любую вьюгу, путейцы обязаны выполнить указания товарища Л. М. Кагановича—«противопоставить снегопадам и метелям организованную линию снегозащиты, мощную технику, имеющуюся у железных дорог, в том числе и у путейцев, которая предупредила бы возможные нарушения нормального движения».

Выполняя эти указания сталинского наркома, передовые дистанции нашего отделения большевистски подготовили людей, механизмы и инвентарь для отражения снежной стихии и обеспечения бесперебойной работы транспорта.

Коллектив тайгинской дистанции (начальник т. Раша) хорошо подготовил средства снегозащиты и путь для работы в условиях сибирской зимы. Снегоочистительные механизмы всех видов приведены в исправное состояние, полностью выставлены колья и в наиболее зыбких местах щиты, в достаточном количестве приготовлено лопат, кирок, ломов, коробов и другого инвентаря, составлен план снегоборьбы, заключены договоры с колхозниками на рабочую силу и гужевой транспорт. Путицы 5 околотка изучили опыт скоростной уборки снега на ст. Тайга, прекрасно подготовили механизмы и людей, способных в любую минуту отразить снежную стихию.

В предоктябрьском социалистическом соревновании лучшие мастера, бригады и путеобходчики показывают образцы всесторонней подготовки своих околотов, отделений и километров к зиме. Дорожный мастер 5 околотка анжерской дистанции т. Домрин как настоящий хозяин своего околота предусмотрел все «мелочи». Его околотов полностью обеспечен железными и деревянными лопатами, ломками, кирками, метлами, коробами и т. д. Путь на околоте содержится в отличном состоянии. На этой же дистанции отлично подготовились к зиме дорожный мастер 8 околотка т. Фирсов, бригады 3 околотка т. Кулешов и 2 околотка т. Яковлев.

Но у путейцев еще есть и недостатки. Тайгинская дистанция не закончила постройку тупиков для выгрузки снега. Имеются мелкие недостатки на анжерской и асинской дистанциях. Особенно большие недостатки на томской

дистанции. Там не хватает щитов, кольев, лопат, коробов. Не полностью отремонтированы снегоочистительные механизмы, не закончено и заключение договоров с колхозами на предоставление рабочей силы и гужевого транспорта на снегоборьбу.

Зима вступает в свои права. Снегопады и метели уже кое-где нарушают нормальную работу транспорта. Первейшая обязанность путейцев—в самый ближайший срок закончить всю подготовку к зиме, привести в полную и боевую готовность все средства снегозащиты. Больше внимания надо уделить кадрам и механизмам. В борьбе со снежной стихией решающую роль будут играть люди—кадры, овладевшие техникой и передовыми методами работы в условиях сибирской зимы.

Особое внимание должно быть уделено организации быстрой очистки от снега тайгинского узла и станции. Это одна из важнейших задач путейцев в зимних условиях. Но успех скоростной уборки снега во многом будет зависеть и от движений станции Тайга. Движенцы должны будут обеспечить беспрепятственный проход снегоуборочных машин по путям станции.

Руководители дистанций должны иметь оперативные планы очистки станций от снега. В этих планах должно быть точно подсчитано, сколько потребуется рабочих, откуда они будут вызваны, кто будет их вызывать, как они будут расставлены, какие участки станций в первую очередь будут очищаться от снега. План должен учитывать все возможности, и тогда он будет конкретным руководством к действию, будет четкостью и оперативностью.

Путицы анжерской, томской и асинской дистанций должны подхватить у путейцев новосибирской дистанции опыт скоростной уборки снега. Ценность опыта заключается в том, что он обеспечивает бесперебойную работу станций. Этот опыт обязательно надо применить на Тайгинском отделении.

Вступив в зиму, путицы не должны ни на минуту забывать указания наркома товарища Л. М. Кагановича о том, что подготовка средств снегозащиты—непременные условия бесперебойной работы транспорта. Дело каждого коллектива путейцев в предоктябрьском социалистическом соревновании быстро завершить подготовку к снегоборьбе и по праву получить «Паспорты готовности к зиме».

Помощь общественности

Активисты станции Юрга-1 приходят к XXIII годовщине Октября с успехами в общественной работе.

16 октября председатель женсовета т. Захистина, недавно награжденная почетной грамотой руководством дороги, организовала две бригады из 26 женщин-активистов. Эти бригады систематически проводят общественные смотр, помогают в устранении

недостатков. Сейчас станция Юрга-1 получила «Паспорт готовности к зиме».

Помимо этого, актив домохозяек заключил договоры на оказание социалистической помощи в период снегоборьбы. Силами активистов собрано 30 деревянных лопат, находящихся в личном пользовании железнодорожников.

Н. Кривоносова.

Предоктябрьское соревнование железнодорожников Стахановцы нашего отделения, добивайтесь в соревновании общего производственного под'ема!

УСПЕХ ВСЕГО КОЛЛЕКТИВА

Развернув предоктябрьское социалистическое соревнование, коллектив дорожных колесных мастерских ст. Тайга с каждым днем добивается общего под'ема, новых производственных успехов.

В сутки 22 октября план ремонта колесных пар мастерскими выполнен на 170 процентов.

Хорошо работала в этот день первая смена (мастер т. Горбачевский), выполнившая задание на 170 процентов. Успехи стахановцев этой смены были направлены на то, чтобы добиться общего производственного под'ема в других сменах.

Токари-бандажники тт. Башарин и Тарасенко выточили по 7 колесных пар, вместо 4 по норме.

Увлеченные общим под'емом, прекрасно работали в этот день токарь-бандажник т. Степанов, токарь-шеечник т. Карпов, токарь-многостаночник т. Серебренников и другие.

Общий под'ем производительности был достигнут в нашем коллективе потому, что все командиры в своих сменах, бригадах начали повседневно вести политико-массовую работу, направленную на под'ем производительности труда, лучше стали руководить стахановским движением.

Г. Гвоздь,
начальник колесных мастерских.

Досрочно выполним программу

Командиры, стахановцы цеха среднего ремонта и механического цеха вагонного депо Тайга взяли обязательство—к XXIII годовщине Октябрьской Социалистической революции выполнить годовую программу среднего и капитального ремонта вагонов.

На 23 октября годовое задание по среднему и капитальному ремонту вагонов коллективами этих цехов было выполнено на 98 процентов.

В социалистическом соревнова-

нии передовой идет бригада т. Левенкова.

Стахановцы, давая образцы выработки, вовлекают рабочих в массовый под'ем производительности труда.

Под'емщик т. Усольцев, упряжник т. Колобов, плотник т. Ноговицын и многие другие дают больше двух норм выработки в смену.

Н. Болтручук,
начальник вагонного депо Тайга.



Стахановец, составитель станции Судженка П. НИКОЛАЕВ, держатель переходящего мандата. Фото А. Самойлова.

Быстро осматривают вагоны

Заключив договоры на социалистическое соревнование, стахановцы пункта технического осмотра станции Судженка добиваются выполнения взятых обязательств.

В соревновании среди коллектива передовыми идут старший осматрщик вагонов т. Шевченко Е., пролазчики тт. Гайсенок, Лазученко и ряд других. Они осматривают порожняковые маршруты в 40-45 вагонов за 20 минут, при норме 45 минут.

Т. Б. Гайсенок.

Указ Президиума Верховного Совета СССР

О порядке обязательного перевода инженеров, техников, мастеров, служащих и квалифицированных рабочих с одних предприятий и учреждений в другие

Задача обеспечения квалифицированными кадрами новых заводов, фабрик, шахт, рудников, строков, транспорта, а также предприятий, переходящих на производство новых видов продукции, требует правильного распределения инженеров, техников, мастеров, служащих, квалифицированных рабочих между отдельными предприятиями и перевода работников промышленности с одних предприятий, располагающих квалифицированными кадрами, на другие предприятия, испытывающие в них недостаток.

Существующее положение, при котором наркоматы не имеют права направлять инженеров, служащих и квалифицированных рабочих в обязательном порядке с одного предприятия на другое, является помехой для развития народного хозяйства.

Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

1. Предоставить Народным комиссарам Союза ССР право переводить в обязательном порядке инженеров, конструкторов, техников, мастеров, чертежников, бухгалтеров, экономистов, счетно-финансовых и плановых работников, а также квалифицированных рабочих, начиная с шестого разряда и выше, с одних предприятий или учреждений в другие, независимо от территориального расположения предприятий и учреждений.

2. Перевод, в порядке настоящего Указа, инженеров, служащих и квалифицированных рабочих на работу в другие местности не должен вести к какому-либо материальному ущербу переводимого работника, в связи с чем установить, что наркомат обязан выплачивать переводимому работнику: а) стоимость проезда к новому месту работы самого работника и членов его семьи; б) стоимость провоза имущества; в) суточные за время нахождения в пути; г) заработную плату

во время нахождения в пути и дополнительно еще за шесть дней; д) единовременное пособие на устройство на новом месте—в размере от трех до четырехмесячной заработной платы (в зависимости от района) по старому месту работы на переводимого работника и в размере 1/4 месячной зарплаты переводимого работника на каждого члена семьи, отъезжающего на место его работы.

3. Установить, что за инженерами, служащими и квалифицированными рабочими, переводимыми с одного предприятия на другое в пределах той же местности, сохраняется непрерывность трудового стажа на предприятии, а переводимым в другие местности—дополнительно при бавляется один год трудового стажа.

4. Установить, что директора предприятий и начальники учреждений обязаны давать разрешение на уход с предприятий или из учреждений женам инженеров, служащих и квалифицированных рабочих, переводимых в другую местность, согласно настоящего Указа.

5. Лица, виновные в невыполнении приказа Народного комиссара об обязательном переводе на другое предприятие или в учреждение, считаются самовольно ушедшими с предприятия или учреждения и предаются суду по статье 5 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений.

6. Отменить с 20 октября 1940 года трудовые договоры, заключенные на срок наркоматами и предприятиями с инженерами, служащими и квалифицированными рабочими, перечисленными в статье первой настоящего Указа, и разрешить Народным комиссарам Союза ССР оставить указанных инженеров, служащих и квалифицированных рабочих на тех предприятиях, где они работают по договору.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 19 октября 1940 года.



Секретарь партбюро ВКП(б) станции Березино, зап. ж. д. Г. Р. Соколов и секретарь комитета ВЛКСМ А. К. Царик, закончив изучение «Краткого курса истории ВКП(б)», продолжают учебу по первоисточникам марксизма-ленинизма.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

НЕ ВСЕ КОММУНИСТЫ УЧАТСЯ

Секретарь партийной организации тайгинского райтрансторгпита т. Степанов, сидя у себя в кабинете, рассуждал:

— С учебкой у меня дело движется, все коммунисты ничего себя чувствуют. Многие члены партии и кандидаты уже закончили изучать третью главу «Краткого курса истории ВКП(б)».

Правда, в парторганизации трансторгпита ряд товарищей проптивно работают над овладением марксистско-ленинской теории, проявляют большой интерес к учебе. Члены партии тт. Бобров, Саратцева, беспартийный т. Лобач и другие регулярно посещают групповые консультации, принимают активное участие в проводимых беседах.

Нам не удалось точно установить, сколько же из членов ВКП(б) и кандидатов учатся и кто какую главу изучает потому, что у т. Степанова нет такого учета. На замыганном клочке бумаги он когда-то написал несколько фамилий и против них вывел тройки и двойки. Теперь за давностью сам Степанов не может разобрать им же писанные пероглифы.

В партийной организации райтрансторгпита многие коммунисты, чего не знает как следует Степанов, не работают над собой, плетутся в хвосте событий. Старый член партии т. Русских все еще изучает первые главы учебника. Он не мог ответить ни на один элементарный вопрос из первой главы. Совершенно не

учится кандидат в члены ВКП(б) т. Лямина. По списку же т. Степанова значится, что она изучала учебник «Наша родина» и посещала комсомольский кружок. Но вот уже больше трех месяцев, как комсомольский кружок утратил свое существование, что, между прочим, хорошо известно Степанову, но он не решился сказать о том, что Лямина совсем не учится.

Плохо работает над собой член ВКП(б), зав. магазином т. Пескова. У коммунистов, как у т. Апенгина и других, нет учебников «Краткого курса истории ВКП(б)», а у т. Лямина утеряна книга.

Еще хуже обстоит дело партийной учебы в комсомольской организации (секретарь комитета ВЛКСМ т. Пожарская). Комсомольский кружок с июня не работает. И это никого не тревожит. Секретарь парторганизации райтрансторгпита т. Степанов, как будто не замечает этого. Он мало помогает комсомольской организации, в работе, в учебе.

За все свое время деятельности в качестве партийного руководителя т. Степанов ни разу на заседании бюро не обсудил коммунистов, которые плохо изучают историю ВКП(б). Ни один из членов ВКП(б) и кандидатов, не говоря уже о комсомольцах, не был заслушан по вопросу партийной учебы. И результаты бесконтрольности дали себя знать.

В. Демин.

О ПРОСТОЯХ ВАГОНОВ И БЛАГОДУШИИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ

В октябре станция Томск-II значительно ослабила борьбу за выполнение государственного плана погрузки. За 20 дней октября эта станция недогрузила 86 вагонов.

— Нас отделение плохо питает порожняком, — говорят руководители станции.

Нет, не это является основной причиной срыва плана погрузки. Срыв происходит из-за того, что на ст. Томск-II отсутствует должная борьба за снижение простоя вагонов, за использование внутренних ресурсов. На станции укрепилась вредная практика — задержки вагонов до подачи под выгрузку. Здесь почти ежедневно вагоны с местным грузом перепроставляются, своевременно не разгружаются и не подаются под погрузку. Вместе с тем, эти факты мало кого тревожат.

1 октября дежурный по станции Ларин из за своей неразв-

ротливости в течение 2 час. 10 мин. не мог обеспечить подачу четырех вагонов под выгрузку. В то же дежурство прибывшие 10 вагонов в 14 час. 55 мин. были поданы Лариным под выгрузку только к концу отчетных суток.

Такой же случай был у Ларина и 4 октября. В 14.10 к нему прибыли 19 вагонов зерна. 14 вагонов из этого числа он поддал под выгрузку в 17.30, остальные же пять им были не поданы. 10 октября 8 вагонов зерна до подачи под выгрузку простояли на станционных путях 3 ч. 25 м.

Местный груз простаивает еще и потому, что руководители станции и погрузчики не имеют оперативной связи с клиентурой. 13 октября в 12.50 на станцию прибыли 9 вагонов дров. К месту выгрузки их подали в 14.00 и все же эти вагоны остались не разгружены на вторые

сутки. 21 октября 4 вагона зерна были поданы под выгрузку в 14.00. К концу отчетных суток их также не разгрузили.

Не возмущают руководителей погрузчики и такие факты, когда многие клиенты разгружают вагоны по 10 и больше часов. 26 сентября четырехосный вагон с арбузами разгружался 10,5 часов, 11 октября двухосный вагон — более 4 часов. Подобных фактов можно привести десятки.

Когда спрашиваешь, почему так медленно идет выгрузка, начальник грузового двора т. Пескарев отвечает:

— Не можем быстрее, это же груз клиента.

Какое благодущие!

Руководители погрузчиков (нач. т. Приставка) приучили клиентуру нарушать установленные правила, медленно грузить и выгружать.

Тов. Приставка, его заместитель т. Антипин и начальник станции т. Степанов от случая

Профорганизация под'емки плохо работает

Профсоюзная организация цеха под'емки паровозного депо Тайга (председатель месткома т. Ковриго), не довела Указ от 26 июня до глубокого сознания каждого члена профсоюза. За 17 дней октября по цеху допущено 12 нарушений нового трудового закона. Не все командиры цеха являются агитаторами, проводниками новых мероприятий правительст-

ва. В цехе под'емки пока нет настоящей борьбы за высокую производительность труда, за уплотнение рабочего дня. Отдельные командиры слабо борются за то, чтобы все 480 минут рабочего времени использовать производительно. Например, 18 октября один из станков простоял 25 минут. Мастер т. Голубев, несмотря на все возможности, не обеспечил работой токаря этого станка. Профорганизация не всегда обсуждает подобные случаи.

Не перестроила проффорганизация своей работы в разрезе решений X Пленума ВЦПС. В ор-

ганизации насчитывается 398 членов профсоюза. К общественной работе привлечено очень мало людей.

Профорганизация не интересуется бытом рабочих. Запросы и нужды она разбирает только тогда, когда поступают заявления.

Мало проффорганизация проводит производственных совещаний. В октябре не проведено ни одного такого совещания. Вместе с тем, она не добивается выполнения решений этих совещаний. 10 сентября на производственном совещании начальнику депо т. Влащенко и мастеру хозяйственной бригады т. Щукину было предложено установить в литейном цехе барабан для очистки литья. Это постановление до сих пор не выполнено. Ничего также не сделано по вопросу налаживания работы стахановских школ. Дело доходит до того, что рабочие отказываются ходить на производственные совещания, ибо не видят в них пользы.

И. Г.

Сорвали погрузку

13 октября, сдавая дежурство, дежурный по станции Асино т. Досаев передал дежурному т. Святневу, что в поезде № 1004 нет порожних вагонов. На планерном совещании т. Святнев информировал смену о том, что на подходе нет порожняка. Об этом было сообщено и клиентуре.

Фактически оказалось, что в поезде № 1004 имелось 7 порожних вагонов. В 22.30 на станцию прибыло еще 19 вагонов. Клиентура, зная о том, что не будет вагонов, распустила рабочих. В результате эти вагоны не были погружены в сутки 13 октября.

Ф. Грон.

Странные порядки

17 октября на станцию Анжерская было сообщено, что на товарно-пассажирский поезд № 402 имеется 60 свободных мест.

Дежурный по вокзалу ст. Анжерская т. Германов перед прибытием поезда отпустил билетного кассира т. Суханову домой обедать. Когда прибыл поезд, 25 пассажиров не могли приобрести билетов и уехать.

График работы кассиров на ст. Анжерская построен неправильно. Во время подхода пассажирских поездов они уходят обедать. Надо немедленно переделать этот график.

А. В.

ЩУКИН НЕ ОТЕПЛЯЕТ ПОМЕЩЕНИЕ

В магазине запасных частей под'емного цеха паровозного депо Тайга не создано условий для нормальной работы. Помещение магазина не отеплено.

Мы неоднократно обращались к

мастеру т. Щукину, чтобы отеплил магазин. Однако, он этого делать не хочет.

Великанова, Маршалова, работники магазина запасных частей.

ЗАДЕРЖИВАЮТ ВЫПЛАТУ ПРЕМИИ

За стахановскую работу старший путевой обходчик тайгинской дистанции пути т. Демин был премирован. Прошло уже

много времени, однако начальник дистанции т. Ряпша все еще не выдал премию стахановцу.

В-в.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

Германское информационное бюро передает обзор военных действий за 3-ю неделю октября. Германская авиация, говорится в обзоре, добилась успеха в разрушении военных объектов Англии и уничтожении английских самолетов. Германские бомбардировщики вынудили англичан перенести аэродромы из южной Англии в глубь страны. За последнюю неделю англичане потеряли 112 самолетов, германская авиация — 26.

Английские военно-воздушные силы бомбардировали ряд пунктов в Германии, Бельгии, Голландии, Франции и Дании. Английский морской флот обстрелял французский порт Дюнкерк. Как утверждает французская печать, в Дюнкерке разрушены временные пристани, построенные немцами для погрузки войск, готовящихся к вторжению в Англию. В Биши (место пребывания французского правительства) получены сведения о том, что английские самолеты сбросили над Парижем листовки, в которых содержатся предупреждения о предстоящих воздушных бомбардировках Парижа в ближайшие 2 недели.

Корреспондент газеты «Нью-Йорк уорлд телеграмм» Дени указывает, что американская помощь превращается в подлинный англо-американский союз. Американское правительство, замечает Дени, отдает предпочтение английским заказам даже перед американскими военными заказами. Англия вывозит из Соединенных Штатов большое количество станков и поэтому станкостроительная промышленность США — крупнейшая в мире — не может удовлетворить требования, связанные с огромной программой обороны США. Англия отдается предпочтение также и в поставке самолетов. Летчики одной эскадрильи американской армии недавно жаловались, что не могут получить ни одного новейшего самолета для учебных целей. По данным Дени, Англия в настоящее время получает около 80 процентов всего производства американских самолетов — 500 машин в месяц. Полагают, что она будет получать к февралю 1000 самолетов в месяц, а к середине 1942 года — 3000. Корреспондент американского газетного треста «Скрипс Говард» пишет, что США передали Англии 2200 сухопутных и морских самолетов, 500 тысяч винтовок, 150 миллионов патронов, 70 тысяч пулеметов и 6 тысяч орудий полевой артиллерии.

В США считают, что каждый четвертый английский солдат имеет американское вооружение и снаряжение. Несмотря на это, Англия требует дальнейшего усиления поставок самолетов, подводных лодок и других военных материалов. Особенно Англия добивается предоставления ей морских бомбардировщиков и бомбардировщиков «летающая крепость» дальнего радиуса действия. Такие бомбардировщики нужны Англии для того, чтобы бомбардировать германские военные заводы, расположенные в отдаленных районах. Глава крупного американского торгового объединения генерал в отставке Вут опубликовал в газете «Нью-Йорк пост» статью, направленную против снабжения Англии американским оружием. Вут заявляет, что США быстро приближаются к моменту непосредственного участия в войне.

Шоссейная дорога, связывающая английскую колонию Бирму с Южным Китаем, открылась ночью на 18 октября. По сообщениям иностранной печати, вскоре после открытия этой дороги из Бирмы в Китай было отправлено свыше 1500 тонн грузов — бензина, машин, самолетов и так далее. Японская авиация начала бомбардировку дороги Бирма-Китай.

ИЗВЕЩЕНИЕ

25 октября, в 8 часов вечера, в клубе им. Ленина проводится платная лекция о работе Ленина — «Государство и революция».

Читает лектор подора т. Фурман. Билеты на платную лекцию продаются секретарями парторганизаций, в парткабинете узла, в кассе клуба.

Ответ. редактор
Т. КУЗЬМЕНКО.

А. Давыдов.