

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 111 (1071)

27 октября 1940 года, воскресенье.

Цена 6 коп.

Боевая задача железнодорожников

Передовая „Правды“ за 23 октября

Приближается зима. Уже прошли первые снегопады. Недалеко время, когда ударят морозы, начнутся вьюги и метели.

Тщательно подготовиться к зиме—это значит сделать все для того, чтобы не оказаться бессильным перед стихией, чтобы работа в суровые зимние месяцы протекала не менее организованно, чем летом.

Эта задача в равной мере важна для руководителей предприятий всех без исключения отраслей нашей промышленности. С особой остротой стоит она перед работниками железнодорожного транспорта. Нельзя забывать, что решающие „цехи“ железнодорожного хозяйства—станции и путь—находятся под открытым небом.

Железные дороги принято называть кровеносными артериями государства. Они связывают многочисленные республики, края и области нашей страны, соединяют очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства. От работы железных дорог зависит товарооборот между городом и деревней, бесперебойное снабжение индустрии сырьем и топливом, дальнейшее укрепление экономической и военной мощи нашей родины. Существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, немыслимо, как говорил товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле,—без налаженного железнодорожного транспорта.

Усилиями большевистской партии и советского правительства железнодорожный транспорт СССР выведен в ряды передовых отраслей народного хозяйства. Однако, как показывает опыт прошлых лет, в зимние месяцы отдельные железнодорожные узлы и даже дороги работают с перебоями, хотя объективных причин для перебоев нет на нашем транспорте.

Что нужно железнодорожникам для того, чтобы успешно преодолеть трудности предстоящей зимы?

Прежде всего успех дела будут решать организованность и высокая дисциплина. Дисциплинированному, сплоченному коллективу не страшны никакие морозы, никакие бураны. Как известно, прошлогодняя зима в Донбассе была исключительно суровой, однако она не помешала Северо-Донецкой дороге занять в первом полугодии одно из передовых мест. В зимние месяцы машинисты здесь водили тяжеловесные поезда не хуже, чем летом, и увлекали своим примером работников других служб. Кадровые рабочие потянули новичкам быстро освоиться со сложной обстановкой.

Следовательно, первейшая обязанность командиров и партийных организаций транспорта—сплотить людей на борьбу со стихией, всемерно укрепить дисциплину труда на основе неукоснительного выполнения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня.

Все железнодорожники обязаны безупречно, точно работать на своих постах, ибо малейшее нарушение дисциплины чревато серьезными осложнениями, вызывает перебои в работе транспортного конвейера.

Сейчас на некоторых железных дорогах трудовая дисциплина далеко еще не отвечает тем высоким требованиям, которые предъявляются к транспорту. Возьмем Северную дорогу. Одной из главных причин ее неудовлетворительной работы, как недавно установила коллегия НКПС, является отсутствие настоящей борьбы за укрепление государственной и трудовой дисциплины. Неудовлетворительно выполняется Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня на Горьковской, Ярославской, Пермской дорогах, дороге им. Л. М. Кагановича и ряде других магистралей. Не удивительно, что при ослаблении трудовой дисциплины подготовка к зиме на этих железных дорогах проходит плохо. Всемерное укрепление трудовой дисциплины—первейшая обязанность работников железных дорог.

Огромное значение имеет тщательная, продуманная до мелочей подготовка всего многообразного транспортного хозяйства к зиме. Встретить зиму во всеоружии—это значит хорошо отремонтировать паровозы, вагоны, путь, отопить депо, вагонные участки, заготовить топливо, обеспечить бесперебойную работу водокачек, угольных эстакад, электростанций, привести в полную готовность все средства борьбы со снежными заносами.

Хорошо подготовиться к вступлению в зиму—это значит организовать движение поездов точно по графику, добиться полного выполнения и перевыполнения заданий по обороту вагонов, участковой скорости, по среднесуточному пробегу локомотивов. Особое внимание при этом дол-

жно быть обращено на улучшение работы решающих станций и узлов.

Предстоящей зимой народное хозяйство предъявит железным дорогам, несомненно, более высокие требования, чем до сих пор. Осуществление Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня уже позволило передовым предприятиям увеличить добычу угля, руды, производство металла, машин и товаров широкого потребления. Выпуск продукции и впрямь будет расти еще более быстрыми темпами.

Чтобы успешнее справиться с перевозками в зимние месяцы, железнодорожники сейчас должны позаботиться о том, чтобы каждая фабрика, каждый завод, каждая электростанция сумели создать на зиму необходимые им запасы топлива и сырья. Ведь не секрет, что в прошлом году, не имея таких запасов, многие предприятия работали, что называется, «с колес», и это не только отрицательно сказывалось на их деятельности, но и нарушило нормальную работу транспорта, ломало все его планы.

Основное внимание работникам железных дорог надо уделить погрузке и перевозке решающих грузов—угля, кокса, руды, металла, фосфатов, нефти, строительных материалов и т. п. В первые полтора месяца осенне-зимних перевозок железнодорожный транспорт работал значительно лучше, чем в прошлые годы и даже лучше, чем в августе этого года. Возросла погрузка и увеличилось количество поездов, идущих по расписанию.

Однако есть еще такие дороги, где погрузка важнейших грузов организована неудовлетворительно. Такое положение наблюдается, например, на Томской дороге, где у клиентуры накопились значительные остатки невывезенного угля, хлеба, руды и леса. Отстает погрузка решающих грузов на Рязано-Уральской, Пермской и некоторых других железных дорогах. Это совершенно недопустимо.

Сейчас железнодорожники, как и все трудящиеся нашей страны, готовятся к встрече XXIII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. На железных дорогах широко развернулось предоктябрьское социалистическое соревнование. Работники транспорта бьются за отправление полновесных и полносоставных поездов, за сокращение простоев паровозов и вагонов, за сверхплановую погрузку решающих грузов и дальнейшее поднятие производительности труда.

Опыт передовых стахановцев-кривососцев должен найти широкое распространение на железных дорогах и послужить стимулом к новому подьему, к дальнейшему улучшению работы транспорта.

По-настоящему встретить зиму—это значит проявить подлинную заботу о многочисленной армии машинистов, вагонников, кондукторов, стрелочников и работников других профессий. Хозяйственники должны позаботиться о ремонте жилищ железнодорожников и комнат отдыха паровозных и кондукторских бригад, о подготовке столовых, клубов и других бытовых учреждений. Нельзя забывать, что успех дела прежде всего решают люди!

Многие железнодорожниками в этом направлении уже сделано. Подготовка к зиме в текущем году по сравнению с прошлыми годами на большинстве дорог ведется значительно лучше и интенсивнее. Однако это не дает никакого права на самоуспокоенность. В одном из своих выступлений в Центральном парке культуры и отдыха, на праздновании Дня железнодорожника, тов. Л. М. Каганович говорил о том, что есть еще на транспорте любители подменить подлинную подготовку к работе в зимних условиях шумихой. Всевозможных торжественных и обычных заседаний и совещаний они проводят больше, чем нужно, а о приобретении таких элементарных вещей, как лопаты и метлы для уборки снега, не позаботятся.

Надо прямо сказать, что подобные и более серьезные „упущения“ и недостатки на некоторых участках транспорта еще есть, и, к сожалению, кое-где их не замечают. Проведенная в сентябре Наркоматом путей сообщения проверка установила, что на ряде дорог Центра и Урала многие хозяйственные руководители не учли прошлогодние уроки и не сделали все от них зависящее для того, чтобы первые же морозы и снегопады не дезорганизовали работу узлов и станций.

Надо понять железнодорожникам и в первую очередь всем командирам транспорта, что подобное легкомыслие может привести к печальным результатам!

Социалистическое соревнование железнодорожников



Стахановец-плотник вагонного депо Тайга НОГОВИЦЫН С. П., систематически выполняющий свыше двух норм в смену.

В ПЕРВЫЕ СНЕГОПАДЫ

Наступившая зима не застала врасплох машинистов депо Тайга тт. Короленко и Баженов. Они замечательно подготовили свои паровозы к работе в зимних условиях и водят сейчас поезда на высоких технических скоростях.

На паровозе серии „ФД“ № 20 59 машинист т. Короленко провел поезд № 905 от ст. Тайга до ст. Болотная со скоростью 45 километров в час, вместо 37,2, установленных по нормам. На обратном пути следования с поездом № 904 он перевыполнил заданную техническую скорость на 8 километров. Машинист паровоза № 20-79 т. Баженов 23 и 24 октября успешно провел два поезда по участку Тайга — Болотная. За каждую поездку т. Баженов перевыполнил техническую скорость от 2 до 4 километров в час.

Г.

ПОДЪЕМ У СУДЖЕНЦЕВ

Коллектив углепогрузочной станции Судженка в числе первых получил „Паспорт готовности к зиме“.

У судженцев стрелочное хозяйство и станционные пути находятся в хорошем состоянии. Штат полностью укомплектован. Дежурные по станции и стрелочники сдали испытания на „хорошо“.

Получив „Паспорт“, коллектив ст. Судженка еще шире развер-

нул социалистическое соревнование за достойную встречу XXIII годовщины Октября. Достигнуты уже хорошие успехи. За 20 дней октября план погрузки судженцами выполнен на 101 процент, на 5 часов сокращен простой вагонов под грузовыми операциями.

А. Васильев,

инженер по безопасности движения.

Отлично проработаем зиму

22 октября состоялось собрание коллектива станции Юрга I, посвященное получению „Паспорта готовности к зиме“ и переходящего красного знамени рубоводства отделения.

Командиры и стахановцы, получая „Паспорт“ и красное знамя, как один заявили, что с честью оправдают доверие.

Выступивший на собрании сигналист т. Маслов от имени всех сказал:

— Получая „Паспорт“ готов-

ности к зиме“ и переходящее красное знамя, мы обязуемся работать без браков и аварий, не нарушим соблюдать железную трудовую дисциплину.

Точно с такими же мнениями выступали и другие товарищи.

Отличная и безаварийная работа в условиях суровой сибирской зимы—такое обязательство коллектива станции.

И. Фомичев,

парторг станции Юрга-I.

ДЕЛА АКТИВИСТОВ

Женщины-активисты узла Тайга помогают железнодорожникам бороться и преодолевать зимние трудности.

С 24 по 26 октября женщины-активистами узла обслужено горячей пищей 289 паровоз-

ников. Активное участие в этом принимают женщины-активисты тт. Мазурина, С'едина, Шанкевич, Трушина, Соколова, Евсеева и другие. Руководит ими т. Ефименко.

Н. Кривоносова.

ХРОНИКА

Совнарком СССР постановил перенести в этом году день отдыха с воскресенья 10 ноября на субботу 9 ноября. (ТАСС).

Партийная жизнь

На итоговой конференции

На днях закончил учебную программу партийный кружок низового звена, организованный при первичной парторганизации станции Тутальская.

Проведенная итоговая конференция по всему пройденному материалу показала, что многие товарищи, пришедшие в этот кружок с очень низким уровнем знаний истории нашей партии, сейчас хорошо разбираются и ориентируются в вопросах: как шла борьба за создание социал-демократической рабочей партии в России, как Ленин и Сталин создавали партию нового типа, как они боролись с оппортунистами всех мастей в борьбе за Октябрьскую Социалистическую революцию, за построение социализма в нашей стране.

Слушатели кружка тт. Акулов, Вуковский, Чуаков и другие показали хорошие знания. Они стали лучше сочетать производственные вопросы с вопросами политики массовой работы у себя в бригадах и сменах, добились общего подъема производительности труда.

Выступая на итоговой конференции, слушатель кружка т. Акулов сказал:

— Учеба в кружке дала мне многое. У меня значительно повысилось чувство ответственности за порученный участок работы. Изучение истории партии оказало на меня большое влияние, как на командира. Я понял, что глупо бояться трудностей, нужно идти им навстречу и побеждать их. Вывести отделение в

передовые на дистанции мне помогла учеба в кружке.

Бригадир т. Акулов действительно достиг значительных успехов в работе, вывел свое отделение из отстающих в передовые. У него все километры пути являются стахановскими, и он первым получил «Паспорт готовности к зиме».

Однако партийный кружок в своей работе имел ряд недостатков. Выступавшие на итоговой конференции товарищи подчеркивали, что сам пропагандист т. Быков мало уделял внимания организационным вопросам, не требовал от всех слушателей обязательного составления конспектов по изучаемому материалу. Он не добивался того, чтобы коммунисты, плохо учащиеся, обязательно обсуждались на партийных собраниях, привлекались к партийной ответственности.

Это расшатывало дисциплину у отдельных слушателей кружка и давало возможность ослаблять учебу. Пользуясь слабостью пропагандиста т. Быкова, коммунист т. Сидяков не работал над собой, не составлял конспектов, и поэтому он почти ничего не усвоил.

После окончания итоговой конференции, слушатели кружка просили сектор пропаганды и агитации политотдела отделения организовать кружок по изучению истории партии по второму звену.

Г. Матюхин,
пропагандист политотдела отделения.

НАКАНУНЕ ОТЧЕТОВ И ВЫБОРОВ ПРОФОРГАНОВ

Как работает местком станции Тайга

Местный комитет станции Тайга (пред. т. Большанин) не сделал и не делает все возможное для успешного осуществления Указа от 26 июня Профсоюзная организация до сих пор ведет поверхностную воспитательную работу среди своих членов. Здесь массовая работа сводилась и сводится к проведению одних только митингов, не ведется широкой наступательной агитации.

Характерно отметить то, что Большанин не практикует обсуждение на собраниях членов профсоюза, нарушивших Указ. Среди членов профсоюза сейчас имеется 36 нарушителей нового трудового закона. Из этого числа только один человек — рабочий хозяйственной бригады Тарабин — обсужден на профсоюзном собрании.

Слабо выполняет местный комитет и решения X Пленума ВЦПС. Сейчас, как известно, платный аппарат профработников значительно сокращен. Профорганизация станции должна была сделать главную опору в работе на профсоюзный актив. Однако этого не произошло.

Образованные при местном комитете комиссии, за исключением

комиссии по соцстраху, не работают. Председатель производственно-массовой комиссии т. Ксенофонтов очень мало привлекает активистов к работе.

Остальные комиссии, как культурно-массовая (пред. т. Халтурина) бытовая (пред. т. Никитин) имеют на бумаге актив по 13-14 членов профсоюза, а фактически же эти люди и сами их руководители ничего не делают. Члены бытовой комиссии в течение полугода не побывали в квартире ни у одного рабочего.

Местный комитет неудовлетворительно занимается вопросом социалистического соревнования и ростом рядов стахановцев. На станции имеется 168 работников, которые не являются стахановцами. В октябре не выращено ни одного стахановца. Индивидуальные договоры на социалистическое соревнование проверяются не регулярно.

Предстоящее отчетно-выборное собрание должно подвергнуть резкой критике все недостатки в работе местного комитета станции, чтобы добиться улучшения деятельности профорганизации.

И. Донецкий.

На узле Томск-II

24 октября во всех предприятиях узла Томск-II прошли рабочие собрания с вопросами подготовки к отчетам и выборам профорганов. На собраниях присутствовало 678 членов профсоюза.

Выступившие на собраниях держатели переходящих маятников

дежурный по станции т. Макаренко, стрелочник т. Городилов, машинисты тт. Будько, Кузнецов Коровин, Горбачевский, грузчики тт. Кузнецов, Мишуков и другие призвали коллективы узла к дальнейшим производственным победам.

ИНТЕРЕСЫ ГОСУДАРСТВА ВЫШЕ ЛИЧНЫХ

12 октября в доме стрелочников станции Томск I т. Мальцевой возник пожар.

Находясь в исполнении служебных обязанностей и видя, как горит дом, стрелочница т. Мальцева не оставила свой боевой пост и продолжала четко выполнять команду дежурного по стан-

ции о приеме товарного поезда.

Тов. Мальцева, как патриот своей родины, правильно считала, что интересы государства для нее выше своих личных. Она до конца дежурства оставалась на посту, несмотря на то, что огонь уничтожал и уничтожил буквально все ее имущество.

РЕЗУЛЬТАТ ПЛОХОЙ ПОДГОТОВКИ

На станции Тайга должны были пройти испытания 181 агент, связанный с движением поездов. На 20 октября здесь сдали испытания только 164, из которых 24 получили отличные и 110 хорошие оценки. 30 человек сдали испытания на посредственно.

Экзамены прошли неудовлетворительно. Руководство станции, в первую очередь начальник т. Дмитриев, плохо организовало техническую учебу агентов, связанных с движением поездов и при ем испытаний.

В. В.

КОГДА ВЫШЛЮТ ИНВЕНТАРЬ

Товарный кассир станции Асино месяц назад затребовал из томской погрузконторы необходимый инвентарь. Дошло до того, что на ст. Асино нечем стало срубить на платформах старые стойки.

Требование на инвентарь получил начальник томской погрузконторы т. Приставка. И до сего времени от него ни ответа ни привета.

Ф. Грон.

Станция Асино.

Бездушное отношение

Тайгинская жилищно-ремонтная контора (нач. т. Осипенко) целое лето и осень производит текущий ремонт в доме № 143, на который надо было затратить не больше 5-6 дней.

После неоднократных наших

просьб был послан бонопатчик, поступал 2 дня, ушел. Затем надо было заделать прогнивший пол и завалить вокруг дома завалины, почистить трубы и выкрасить. Ждем... Проходит неделя, видим — привезли 2 воза штакета, еще неделя — еще воз, снова неделя — снова воз... Вот работа!

А когда будут заделывать пол, чистить трубы и производить побелку? В январе, наверное. Сейчас в квартире холодно, печи дымят, штукатурка обвалилась, дети мерзнут. Сами мы, двое учителей, готовим уроки только ночью, сидим в шубах и пимах.

Н. Попова,

учительница ж. д. школы № 33, ст. Тайга.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

Начальник Тайгинского отделения т. Руссаков на наш запрос по поводу заметки «Когда прекратится эта игра», опубликованной в № 88, сообщает, что ремонт помещения томского кондукторского резерва недавно закончен полностью.

В нашей газете от 6 октября (№ 102) были опубликованы заметки «Шипулин зарегулировался», «Спорит, а поезда стоят». Начальник Тайгинского отделения т. Руссаков на наш запрос сообщает, что факты, указанные в этих заметках, полностью подтвердились. Диспетчер Шипулин за допущенные безобразия предупрежден.

Фото ТАСС.

ВОЗРОДИТЬ ВЫДАЧУ ГАРАНТИЙНЫХ ПУТЕВОК

Выдача гарантийных путевок на поезда зародилась около полутора лет назад. Этот замечательный метод открывает перед железнодорожниками всех служб неисчерпаемые возможности. Отправляя поезда с гарантийными путевками, движущие, вагонники, грузовые работники гарантируют им свободный безаварийный ход по всем участкам. Выдавая гарантийные путевки, работники всех служб борются за честь фабричной марки. Гарантийные путевки — это стимул борьбы за ускорение оборота вагонов, быстрое и безаварийное продвижение поездов.

Сейчас на всех станциях Тайгинского отделения забыт этот прекрасный метод. Например, на станции Тайга с начала этого года прекращена выдача гарантийных путевок. Дело борьбы за честь фабричной марки здесь предано забвению.

Начальник станции т. Дмитриев и мастер пункта технического осмотра т. Кондрашов, чтобы оправдать свое нежелание оживить прекрасный метод, ставят смехотворную причину. Они заявляют, что для гарантийных путевок у них нет бумаги.

Кроме этого, чтобы прикрыть явное нежелание, т. Дмитриев ссылается еще на ряд неубедительных причин, «важной» из которых он считает то, что на станции Тайга не бывает поездов, на которые бы можно было выдать гарантийные путевки. Неправда, на станции Тайга можно выдавать гарантийные путевки на многие поезда, подвергающиеся здесь перформированию, особенно на поезда нечетного направления.

Секретарь партбюро станции т. Блохин не использует в этом деле право партийного контроля, не требует от т. Дмитриева пре-

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

Германские и английские военные сводки упоминают о неблагоприятной погоде, ограждающей действия авиации. Ночь на 23 октября была для жителей Лондона одной из самых спокойных за последние 2 месяца. Днем 23 октября из-за условий погоды германские самолеты ограничили вооруженной разведкой над Англией.

В ночь на 24 октября германские тяжелые бомбардировщики вновь атаковали Лондон, города центральной Англии и восточное побережье Шотландии. В эту же ночь английские военно-воздушные силы совершили налет на Берлин и другие города Германии.

В беседе с корреспондентом газеты «Таймс» командующий английской южной армией генерал Окнильс заявил, что опасность вторжения германских войск еще не миновала. Я постоянно предупреждаю своих офицеров, сказал Окнильс, против излишнего успокоения и излишних надежд на плохую погоду. Как передает агентство Рейтер, в Англии объявлена новая мобилизация. Все военнообязанные 35-летнего возраста должны зарегистрироваться до 16 ноября для несения военной службы.

На днях, во время пребывания во Франции, Гитлер принял заместителя председателя французского совета министров Лавала. 24 октября Гитлер принял главу французского правительства маршала Петена. При беседе присутствовали Риббентроп и Лаваль.

На франко-испанской границе состоялась встреча Гитлера с Франко.

По сообщению агентства Ассошиэйтед пресс, французское правительство обсуждает проект франко-германского соглашения на период до установления окончательного мира.

Некоторые иностранные и французские журналисты заявляют, что в германские условия мира, предложенные Францией, немцы требуют включить передачу побережья Ламанша, Булоня, Арденн, Эльзас-Лотарингии и Моронко. Кроме того, немцы требуют передать итальянцам район департаментов морских альп, включая Ниццу, а также Корсику и Тунис, а испанцам — Пиренеи.

Немцы требуют использования в первую очередь французского флота и ресурсов Франции. Петен не занимает определенной позиции и колеблется.

В недавней речи по радио, произнесенной в связи с предстоящими выборами, Рузвельт отклонил обвинения республиканской партии в том, что правительство США заключило соглашение с иностранными государствами и желает втянуть США в войну. Он заявил, что правительство США не заключало никакого секретного договора. Рузвельт подчеркнул необходимость создания мощной обороны.

Румынское информационное бюро сообщило об аресте в Румынии бывшего польского министра иностранных дел Бека. Агентство Рейтер передает, что согласно сообщению Румынского радио, в Румынии арестован бывший главнокомандующий польской армией маршал Рыдз-Смиглы.

Как сообщает германское информационное бюро, румынская полиция раскрыла широко разветвленную польскую шпионскую организацию в Румынии. Найденными документами доказано, что эта организация финансировалась из английских источников. (ТАСС).

Вращение пустых рассуждений.

Руководители станции не только сами не хотят возродить выдачу гарантийных путевок, но и не поддерживают инициативу людей, стремящихся продвинуть это дело. Заведующий товарной конторой т. Кортуганов несколько времени пытался внедрить по грузовой службе выдачу гарантийных путевок. Однако его ценное начинание не нашло поддержки со стороны т. Дмитриева и т. Блохина.

Выдача гарантийных путевок — дело большой важности. Руководители станций, пунктов технического осмотра Тайгинского отделения должны немедленно возродить выдачу гарантийных путевок, повести решительную борьбу за честь фабричной марки.

И. Гавриленко.

Ответ. редактор
Т. КУЗЬМЕНКО.