

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 54 (1017)

4 июня 1940 года, вторник.

Цена 6 коп.

РАЗВЕРНЕМ БОРЬБУ С БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТЬЮ И ПЕРЕРАСХОДАМИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СРЕДСТВ

Коллегия НКПС утвердила баланс Томской дороги за 1939 год и отметила ряд серьезных недостатков в финансовой деятельности. В результате невыполнения государственного плана погрузки и перевозок, плохого использования подвижного состава и больших перерасходов государственных средств, Томская дорога в 1939 году не дала государству нужные накопления, не выполнила плановое задание по доходности на 2 400 000 рублей.

Большевистская партия и советское правительство всегда призывали и призывают партийных и непартийных большевиков к строжайшей экономии, к бережности и расчетливости. Бережное расходование средств, снижение себестоимости, борьба за высокую рентабельность предприятий являются первостепенной обязанностью всех руководителей.

Тайгинское отделение является важнейшей частью Томской дороги, и от его работы и борьбы за экономию государственных средств зависит выполнение планового накопления по дороге. Наше отделение высоко оснащено технически, но эта высокая техника используется не полностью, велики перерасходы и ненужные траты государственных средств. И это только потому, что многие руководители не заглядывают в баланс, не заботятся о хозяйственном и бережном расходовании средств.

В прошлом году план погрузки выполнен на 90,5 процента, а за 5 месяцев 1940 года на 91 процент. Не выполнен и план по перевозкам груза, чем была вызвана себестоимость грузоперевозок. Крушения и аварии по отделению в 1939 г. нанесли ущерб государству на 164 710 р. и за I квартал 1940 г. на 87 190 р. На межпоездной ремонт паровозов по Тайгинскому депо в 1939 году было затрачено 93 тыс. рублей и на непроизводительный простой паровозов 24 тыс. руб.

Основным тормозом в ускорении грузоперевозок и ликвидации простоя паровозов и вагонов является станция Тайга (начальник станции т. Дмитриев, секретарь партбюро т. Блохин). За первую и вторую декады мая работниками станции задержано на подходах 323 поезда.

Неблагополучно дело обстоит с экономией государственных средств и в третьем паровозном отделении. В 1939 году на теку-

щий ремонт машин на электростанции перерасходовано 25 тыс. рублей. Имеются перерасходы и по расбису за счет простоев рабочих.

На отделении есть еще и такие хозяйственники, которые не борются за оборот вагона, сутками держат вагоны под выгрузкой и платят за простой, за несвоевременную выгрузку. 6-й дистанцией пути (нач. дистанции т. Зайцев) уплачено в мае 1940 года 150 руб., Тайгинским паровозным депо (нач. депо т. Власенко) — 225 руб., и вагоно-колесными мастерскими (начальник т. Гвоздь) — 75 руб.

Преступно растранижают государственные средства на хлебозаводе Тайгинского тракторного завода. За первый квартал 1940 год хлебозавод только по мешкотаре имеет убыток на 18 тысяч рублей.

По решению Коллегии НКПС на Томской дороге должны быть проведены совещания активистов. На нашем отделении оно пройдет в первой половине июня. Совещание должно обсудить итоги финансовой деятельности и наметить необходимые мероприятия для борьбы за повышение рентабельности отделения.

Решительно искоренять безхозяйственность, внедрять хозяйственный расчет, настойчиво бороться за снижение себестоимости перевозок, за увеличение накопления — в этом сейчас состоит боевая задача всех партийных и непартийных большевиков отделения.

Партийные организации обязаны не только контролировать количественные показатели, ибо они характеризуют работу предприятия только наполовину, но и такие решающие факторы, как финансовое состояние, себестоимость, расходование сырья, топлива, электроэнергии и т. д.

Святая обязанность каждого командира, каждого хозяйственника железнодорожного транспорта — вести решительную борьбу с ненужными тратами государственных средств, с нарушениями финансовой дисциплины, с превышением штатов, с потерями от непроизводительных простоев рабочей силы, плохого использования подвижного состава и т. д. Наше отделение располагает всеми возможностями стать высоко рентабельным и улучшить свои финансовые показатели, дать государству большие накопления.

Отремонтировали паровоз за 7 часов

Мастерские промычного цеха Тайгинского паровозного депо успешно применяют скоростной метод ремонта паровозов, добиваясь сокращения их стоянок на промышном ремонте.

29 мая комсомольско-молодежная комплексная бригада (бригадир т. Левша) сократила простой паровоза на 7 часов при норме 14.

Ремонтируя этот паровоз, ряд стахановцев бригады показал образцы высокой производительности труда. Слесарь т. Тарабыкин выполнил норму на 330 процентов, слесарь т. Буцылин выполнил задание на 252 процента.

С. Ватлин, нормировавший промышного цеха.

МАЙСКИЙ ПЛАН ВЫПОЛНЕН

Стахановцы Анжерского вагонно-ремонтного пункта на 100 процентов выполнили майскую программу по среднему ремонту вагонов.

В борьбе за выполнение программы отличился немало стахановцев. Замечательных результатов в работе добились бригады т. Шелехова и т. Подгорнова.

По стахановски работал и сейчас продолжает закреплять достигнутые успехи кузнец т. Федоров; обслуживая два, а иногда и три горна, он выполняет нормы до 400 процентов. Кузнец т. Музыкантов, работая на двух горнах, довел свою производительность труда до 350 процентов.

Высокие образцы производительности труда показывают и другие многостаночники. Токари тт. Балухин В. и Юхов В., работая на двух станках, выполняют за смену по 3,5 нормы.

Хребто, начальник Анжерского ВРП.

Быстро продвигаем поезда

На днях, заключив социалистический договор с диспетчером т. Алешиним, машинистом паровоза № 739-68 т. Котовым, мы провели поезд № 934 от ст. Тайга до Мариинска с высокой технической скоростью и на 45 минут раньше расписания.

На обратном пути машинист т. Кирпо, поездной вагонный мастер т. Верхотуров и я привели сборный поезд № 1101 на станцию Тайга раньше расписания на 5 минут.

С. Карабзов, главный кондуктор Тайгинского резерва.



Председатель Президиума Верховного Совета СССР тов. М. И. Калинин вручил ордена и медали награжденным. На снимке: Слева направо: Ф. П. Кривонос — пенсионер, бывший столяр вагонного депо станции Славянск Южно-Донецкой железной дороги, награжденный медалью «За трудовое отличие», М. В. Рубин — машинист депо Славянск, награжденный орденом «Знак Почета», и П. Ф. Кривонос — начальник Южно-Донецкой железной дороги, награжденный орденом «Знак Почета».

ТРЕТЬЯ СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР ПЕРВОГО СОЗЫВА

Информационные сообщения

Заседание 29 мая 1940 года

29 мая, в 11 часов дня, в зале заседаний Верховного Совета РСФСР, в Кремле, состоялось второе заседание Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР 1-го созыва.

Председательствует — заместитель председателя Верховного Совета РСФСР депутат **Тынчев А. Х.**

В порядке дня — обсуждение доклада о государственном бюджете РСФСР на 1940 г. и исполнении государственного бюджета РСФСР за 1939 г.

В прениях выступили депутаты **Аношин И. С.** (Энгельский округ, АССР Немцев Поволжья), **Соболев М. П.** (Копейский округ, Челябинская область), **Ро-**

дионов М. И. (Красно-Баковский округ, Горьковская область), **Тарасов П. С.** (Волоколамский округ, Московская область), **Куприянов И. Н.** (Атяшевский округ, Мордовская АССР), **Журавлев Н. Н.** (Барсуковский округ, Куйбышевская область), **Новиков И. Т.** (Базарно-Карабулакский округ, Саратовская область), **Гекман А. И.** (Бальцерский округ, АССР Немцев Поволжья), **Тарасов Т. З.** (Архангельский Приморский округ, Архангельская область) и **Канунников М. Я.** (Омутнинский округ, Кировская область).

На этом второе заседание Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР закрывается.

Утреннее заседание 31 мая 1940 года

31 мая, в 11 часов дня, в зале заседаний Верховного Совета РСФСР, в Кремле, состоялось третье заседание Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР 1-го созыва.

Председательствует — председатель Верховного Совета РСФСР депутат **Жданов А. А.**

В порядке дня — обсуждение доклада о государственном бюджете РСФСР на 1940 г. и исполнении государственного бюджета РСФСР за 1939 г.

В прениях выступили депутат **Соколов И. И.** (Рязанский сельский округ, Рязанская область), Народный комиссар просвещения РСФСР тов. **Потемкин В. П.**, депутаты **Измайлова Г. Г.**

(Буинский округ, Татарская АССР), **Родин В. Т.** (Кантемировский округ, Воронежская область), **Моллаев С. К.** (Урус-Мартановский округ, Чечено-Ингушская АССР), **Попков П. С.** (Московско-Ленинский округ, г. Ленинград), **Памфилов К. Д.** (Краснофимский округ, Свердловская область), **Староторжский А. П.** (Вологодский округ, Калининская область), **Мавлютов М. З.** (Альшевский округ, Башкирская АССР) и **Лебедев-Кумач В. И.** (Фрунзенский округ, г. Москва).

На этом третье заседание Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР закрывается.

Вечернее заседание 31 мая 1940 года

31 мая, в 6 часов вечера, в зале заседаний Верховного Совета РСФСР, в Кремле, состоялось четвертое заседание Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР 1-го созыва.

Председательствует — Председатель Верховного Совета РСФСР депутат **Жданов А. А.**

В порядке дня — обсуждение доклада о государственном бюджете РСФСР на 1940 г. и исполнении государственного бюджета РСФСР за 1939 г.

В прениях выступили Народный комиссар текстильной промышленности РСФСР тов. **Микин П. П.**, депутаты **Козырьков И. Т.** (Шемышейский округ, Пензенская область), **Павлов**

Д. В. (Бугульминский округ, Татарская АССР), **Ревенко Г. С.** (Валуйский округ, Курская область), **Лазарев Д. А.** (Подольский округ, Московская область) и **Абрамов А. Д.** (Череповецкий городской округ, Вологодская область), Народный комиссар здравоохранения РСФСР тов. **Третьяков А. Ф.** и заместитель председателя Совнаркома РСФСР тов. **Пекшев А. А.**

После речи тов. **Пекшева** Сессия принимает решение о прекращении прений по докладу о государственном бюджете РСФСР на 1940 год.

На этом четвертое заседание Третьей Сессии Верховного Совета РСФСР закрывается.

В борьбе за погрузку

Стахановцы смен углепогрузочной станции Анжерская, готовясь достойно встретить Сталинский день железнодорожника, борются за перевыполнение июньского плана погрузки угля.

31 мая хорошо сработала смена дежурного по станции т. Шапнева, погрузившая угля 174 вагонов, простой вагонов под грузовыми операциями ею в эту смену доведен до 11,8 часа, при норме 16.

Отличились в борьбе за выполнение производственных измерителей составитель т. Данилов, сцепщик т. Галкин, старшие стрелочники тт. Доровской, Ванфатеев и старший весовщик т. Амелянович.

За эти сутки станция погрузила 268 вагонов угля, вместо 207 по плану.

Г. Кревский, заместитель начальника станции Анжерская.

Партийная жизнь

ПОДНИМЕМ КАЧЕСТВО РАБОТЫ
ПАРТИЙНЫХ КРУЖКОВ

Поняв важность партийной пропаганды, многие секретари первичных парторганизаций Тайгинского отделения вплотную занялись вопросами учебы коммунистов.

Секретарь парторганизации станции Томск I т. Выходцева одна из примерных партийных руководителей, которая по-настоящему занимается вопросами политического образования членов и кандидатов ВКП(б). Она особое внимание уделяет работе партийного кружка.

Одним недостатком партийного кружка, в котором я провожу занятия, была плохая посещаемость.

Члены ВКП(б) тт. Леоненко, Самсонова и кандидат в члены ВКП(б) т. Устинов слабо готовились к проведению бесед, часто опаздывали на занятия кружка. Об этом я рассказал парторгу т. Выходцевой.

На очередном партийном собрании было обсуждено поведение этих товарищей. Они признали свою вину и дали слово, что перестроятся, ликвидируют свое отставание. На этом же партсобрании коммунисты внесли предложение о заключении социалистического договора на лучшую постановку работы кружка. Внесенное предложение горячо поддержали остальные товарищи, вызвали на соревнование партийный кружок ст. Межениновка и меня, как пропагандиста.

Соревнование вступило в свои права. С первых же дней развернулась борьба слушателей кружка за выполнение взятых обязательств.

Для облегчения подготовки слушателей к очередным занятиям мною составлен план с указанием основных вопросов, по которым будут проходить вводные лекции и беседы. В плане указано время проведения бесед и консультаций. Каждый раз, после проведения вводной лекции, я отвечаю на все задаваемые вопросы, практически показываю, как нужно составлять конспект, даю задание на дом.

На следующем занятии провожу итоговую беседу. Сначала выясняю, у кого есть непонятные вопросы, а потом приступаю к разбору домашнего задания. Многие из слушателей кружка в беседах принимают активное участие. Особого внимания заслуживают тт. Стариков, Кулеш, Мальцева, Чубаров и другие. Они лучше стали работать над собой, научились составлять конспекты.

Однако, в работе кружка еще имеется ряд существенных недостатков: слушатели еще не научились подмечать неточные формулировки выступающих, не научились делать выводы по основным вопросам истории партии.

В партийном кружке станции Межениновка я еще не сумел добиться того, что сделано в кружке станции Томск I. Почему? Поэтому, что парторг т. Кузнецов не оказывает мне нужной помощи. Он не требует от коммунистов усидчивой и кропотливой работы над книгой.

Сам т. Кузнецов не серьезно подходит к вопросам партийной пропаганды. Он еще не явился подлинным организатором коммунистов на борьбу за овладение марксистско-ленинской наукой. Он склонен к тому, чтобы в летнее время приостановить партийную учебу. Такое мнение у него сказало во время подписания договора на социалистическое соревнование с партийным кружком станции Томск I.

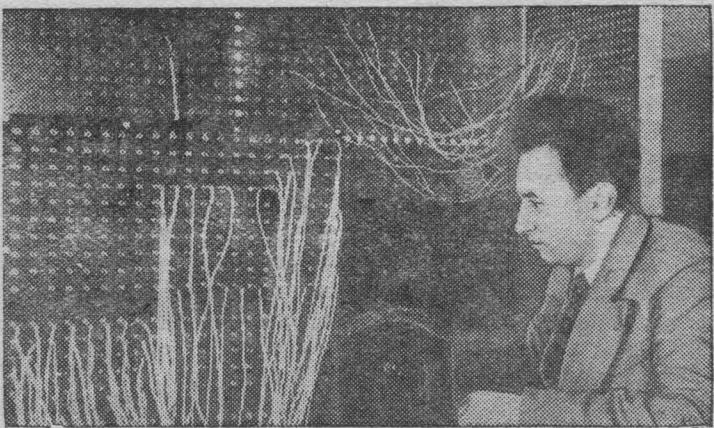
Особо необходимо остановиться на работе партийного кружка по изучению истории ВКП(б) в парторганизации паровозного депо Тайга. Мне пришлось дважды подменять пропагандиста (пропагандистом в депо т. Агафонов, он сейчас в отпуске) и проводить занятия кружка. Я там столкнулся с безобразным явлением.

Несмотря на то, что цехпарторги тт. Быков, Заритовский и Никитин были предупреждены о дне занятий и должны были обеспечить явку слушателей кружка, однако отнеслись к этому исключительно безответственно. В результате 23 мая занятие было сорвано и перенесено на 29 мая. На второй раз явилось всего только 4 человека из 11.

Необходимо отметить имеющиеся недостатки в работе самих пропагандистов. Мы еще недостаточно уделяем внимания организации помощи изучающим историю партии на дому, не выявляем их запросов.

Особенно плохо работают инструктора по пропаганде. Они все еще продолжают отсиживать в кабинетах, не оказывают должной помощи пропагандистам и секретарям партбюро в деле хорошей постановки партийной пропаганды. Инструктор т. Старков в течение трех месяцев ни разу не выезжал на линию.

П. Бурдин,
пропагандист политотдела
Тайгинского отделения.



Молодой советский ученый Л. И. Гутенмахер, работающий в Энергетическом институте Академии наук СССР, создал новую теорию решения задач математической физики. На основе этой теории он сконструировал аппарат (электронинтегратор), позволяющий крайне простыми способами решать сложные дифференциальные уравнения. Президиум Академии отметил большое научное и практическое значение работы т. Гутенмахера и премировал его 5.000 рублями. На снимке: Л. И. Гутенмахер у изобретенного им электронинтегратора.

УПРАВЛЕНИЕ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

Баланс по основной деятельности на 1 января 1940 г. (в тысячах рублей)

№ п/п	Актив	На	На	№ п/п	Пассив	На	На
		1 января 1939 г.	1 января 1940 г.			1 января 1939 г.	1 января 1940 г.
1	Основные средства	1 056 728	1 283 330	1	Уставный фонд	1 097 753	1 238 361
2	Топливо и пр. материальные ценности	39 208	46 231	2	Амортизационный фонд	464	591
3	Денежные средства	18 003	15 841	3	Фонд директора	2 291	6 756
4	Дебиторы	6 407	6 238	4	Прочие целевые фонды	121	185
	В т. ч. органы НКПС — 2218 т. р.			5	Финансирование:		
5	Расчеты с НКПС по доходам	17 470	26 492	а) расчетные оборотные сред- ства	24 676	26 646	
6	Расчеты с НКПС по прочим операциям	609	2 847	б) на дополнительные затраты	229	412	
7	Взносы и отчисления:			в) плановых убытков	13 715	—	
а) прибылей	—	122 751		6	Резервы и предстоящие платежи	3 159	3 187
б) отчисления в фонд директора	—	6 044		7	Долгосрочное и краткосрочное кредитование	1 560	1 052
8	Отвлеченные средства	1 243	2 034	8	Рабочие и служащие по зара- ботной плате (переходящие суммы уплат)	10 229	11 887
9	Расчеты с балансом капита- ловложений	4 988	3 979	9	Кредиторы	17 224	16 776
а) по выделенным средствам	578	1 640		В т. ч. органы НКПС — 4819 т. р.			
б) подлежащие возмещению	825	2 679		10	Просроченная задолженность по- ставщикам и по ссудам Гос- банку	364	277
10	Расходы будущих периодов	31 071	—	11	Расчеты с балансом капита- ловложений, подлежащих возме- щению	5 252	2 346
11	Убытки до отчетного года			12	Доходы будущих периодов	93	10
				13	Прибыли отчетных периодов	—	126 620
	Баланс	1 177 130	1 455 106		Баланс	1 177 130	1 455 106

Финансовые результаты на 1 января 1940 г. (в тысячах рублей)

№ п/п	Наименование статей	План	Отчет	№ п/п	Наименование статей	План	Отчет
1	Доходы от перевозок	528 993	527 307	1	Расходы по перевозкам	411 974	418 552
2	Компенсация на повышение цен и грузовых тарифов	8 416	8 416	2	Прочие убытки:		
3	Прочие прибыли:				от погруз-разгр. работ—обязательных	—	1 690
	а) от погрузочно-разгрузочных работ—не обязательных	920	1 164	3	Расходы за счет штрафных поступлений:		
	б) от эксплуатации жилищного фонда	—	37		а) порча, недостача и хищение груза и багажа	—	4 114
	в) от эксплуатации подсобных предприятий	2 710	5 153		б) невыполнение ответственного плана	—	5 258
	г) разные	—	3 084		в) просрочка в доставке грузов	—	1 307
4	Штрафные поступления по нарушениям условий перевозок	—	14 000		г) прочие	—	1 620
	Итого	541 039	559 161		Итого	411 974	432 541
					Прибыль	129 065	126 620

Начальник дороги ПУШКОВ

Главный бухгалтер ФАРТЫШЕВ

Постановление Коллегии Народного комиссариата путей сообщения

25 мая 1940 года

О балансе Томской железной дороги за 1939 год

Коллегия НКПС, обсудив представленный начальником Томской жел. дороги баланс и доклад балансовой комиссии НКПС о финансовой деятельности дороги за 1939 год, баланс утверждает.

В 1939 году дорога план доходов от перевозок выполнила на 99,7%, план расходов эксплуатации на 105,9%. Прибыли дороги получила 126,6 млн. руб., не дополнив плановое задание на 2,4 млн. рублей, или на 2,0%.

Эксплуатационная работа в тарифных тонно-км выполнена на 94,5% и пассажиро-км на 92,8%. Дорога в 1939 году увеличила против 1938 года использование грузоподъемности вагона, повысила вес поезда брутто, среднесуточный пробег паровозов, а также ускорила оборот вагона за счет снижения непроизводительных простоев на технических, промежуточных станциях и под грузовыми операциями.

Качественные показатели использования подвижного состава выполнены к плану 1939 года: техническая скорость — 100,9%, участковая скорость — 86,2%, среднесуточный пробег вагона — 81,7% и среднесуточный пробег паровозов в грузовом движении — 89,1%, оборот рабочего вагона превышен на 8,9%.

При выполнении заданного объема перевозок в приведенных тонно-км на 92,7% дорога план эксплуатационных расходов превысила на 1,6%, а на выполненный объем работы на 9,6%, или 36,8 млн. рублей, в том числе: из-за невыполнения объема перевозок 19,7 млн. рублей, невыполнения плановых измерителей использования подвижного со-

става 14,4 млн. рублей, снятия частей с паровозов 0,5 млн. рублей, брака в ремонте паровозов 0,8 млн. руб., аварий и крушений 3,3 млн. руб., превышения административно-управленческих расходов 0,4 млн. руб. Из общей суммы перерасхода на выполненный объем работы, на перерасход по фонду зарплаты падает 21,7 млн. рублей. По топливу для паровозов дорога имеет экономию в сумме 0,3 млн. рублей.

Себестоимость одного приведенного тонно-километра превышена против плана на 9,6%.

Среднемесячная ставка зарплаты превышена на 2,6% при невыполнении производительности труда на 9,3%.

Убытки от несохранности перевозок, просрочки в доставке грузов и от невыполнения ответственного плана снижены против 1938 года на 4,2 млн. руб., но еще велики и составили 10,7 млн. руб.

Задание НКПС по снижению дебиторской задолженности дорогой не выполнено. Вместо снижения, дорога допустила рост дебиторской задолженности на 0,2 млн. руб. Кредиторская задолженность дорогой снижена на 1,0 млн. руб. по сравнению с 1938 годом.

Коллегия НКПС постановляет:

1. Обязать начальника Томской жел. дороги тов. **Пушкова** в десятидневный срок разработать, на основе приказа № 180/а от 10/III—40 г., мероприятия по ликвидации имеющихся недостатков и представить эти мероприятия в НКПС.

Обратить особое внимание на: а) выполнение плана погрузки и перевозок;

б) улучшение использования подвижного состава (коммерческая скорость, оборот вагона, грузоподъемность вагона);

в) ликвидацию перерасходов по фонду зарплаты, повышение производительности труда и приведение среднемесячной ставки зарплаты в соответствие с плановыми нормами;

г) улучшение работы решающих станций, допускающих коммерческий брак (Новосибирск, Барнаул, Томск-II, Усаты и др.);

д) ликвидацию задержек клиентурой вагонов под погрузкой и выгрузкой;

е) изжитие брака в ремонте паровозов (особенно по депо Рубцовка, Инская, Барнаул, Тайга) и ликвидацию практики обирания паровозов перед отправкой их в заводской ремонт;

ж) обеспечение безаварийной работы дороги;

з) закрепление достигнутой экономии топлива;

и) укрепление финансовой дисциплины на дороге и усиление контроля за выполнением службами и отделами дороги плана доходов, расходов и мобилизации внутренних ресурсов.

2. Центральному Финансовому отделу НКПС рассмотреть эти мероприятия и представить свое заключение Коллегии НКПС.

3. Обязать начальника дороги и начальника подора широко обсудить баланс за 1939 год и постановление Коллегии на хозяйственных активах, наметив мероприятия дальнейшего подема работы и рентабельности каждой хозяйственной единицы и дороги в целом.

Изжить антигосударственную практику

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович потребовал от командиров транспорта решительно «улучшить продвижение поездов, обеспечивая правильное использование паровозов... помня, что задержки в продвижении поездов наносят ущерб всему железнодорожному транспорту и нашему государству». Выполняют ли требования наркома руководители отделения т. Руссаков и начальник станции Тайга т. Дмитриев? Нет!

На станции Тайга укоренилась в полном смысле слова антигосударственная практика неприема поездов со всех направлений. В подтверждение этого достаточно указать, что этой станцией в мае задержано на подходах более 300 поездов.

Это преступление перед государством!

Как система, поезда задерживаются на отдельных пунктах: 235 километре, блок-посту Кузель и 11 километре Томской ветки. Как реагируют и добиваются изжития этой антигосударственной практики тт. Руссаков и Дмитриев?

Нельзя прямо сказать, что они стараются путем явного покровительства этой антигосударственной практики, они не бичуют разгильдяев и нарушителей приказов наркома.

Вот факты.

Для принятия мер к виновникам неприема поездов мною т. Дмитриеву было послано более 10 отношений. Однако, он под прямым покровительством т. Руссакова на них не реагирует. Тов.

Руссаков, однажды, совершенно отказался подписывать, отношения о задержке поездов за 15 мая, и я их вынужден по сегодняшний день носить при себе. Все остальные сигналы о задержках поездов он принимал с большой неохотой.

Начальник станции т. Дмитриев не занимается анализом графиков исполненной работы, на все замечания и сигналы о неблагоприятии с приемом поездов, не обращает никакого внимания.

Секретарь партбюро станции т. Блохин не ведет борьбы с нарушителями приказов наркома и не разбил антигосударственную практику неприема поездов.

Наша газета неоднократно сигнализировала о том, что на станции Тайга дело с приемом поездов обстоит неблагоприятно. Однако, руководители отделения и станции не придали значения этому сигналу и не приняли решительных мер к изжитию антигосударственной практики.

Политотдел отделения и узловой комитет, у которых станция Тайга находится под боком, не сделали политических выводов по этому вопросу.

Такое положение дальше терпеть не может!

Прокуратуре отделения надо заняться вопросом, почему творится антигосударственная практика неприема поездов на станции Тайга.

Д. Сергеев,

инженер-графист Тайгинского отделения.

Повседневно растить ряды диспетчеров-сто процентников

На нашей дороге немало есть диспетчеров-сто процентников, которые по примеру диспетчера-ордена т. Максимова, добиваются стопроцентного отправления и проследования всех поездов.

К сожалению, на нашем отделении эти передовые методы не нашли должной поддержки и распространения. Это можно видеть из того, что на сегодняшний день диспетчерский коллектив не имеет в своей среде таких товарищей, которые бы добились отправления и проследования поездов на сто процентов.

Отдельные диспетчеры в мае имеют неплохие результаты в продвижении порожних, угольных, наливных маршрутов и хорошую участковую скорость. На восточном участке в этом месяце диспетчер т. Алешин занял первое место. В проследовании порожних маршрутов он добился среднесуточной скорости 698 километров, угольных—727 и наливных—722. Участковая скорость им выполнена на 26,7 километра, отправление поездов по расписанию составило 69,7 проц. проследование—66,8 проц.

На этом же участке диспетчер т. Вочанов добился среднесуточного проследования порожняка—628 километров, наливных 648 и угольных 672. Заданную участковую скорость он перевыполнил на несколько километров. Однако, отправление поездов он недовыполнил на 27,7 процента, проследование на 39,9 процента.

Диспетчеры западного участка

тт. Арпишевский занял первое место, Тришин—второе. Они показали хорошие образцы в продвижении наливных, порожних и угольных маршрутов, а также и выполнение участковой скорости. Но они также не выполнили заданий по отправлению и проследованию поездов на 100 процентов.—Тов. Арпишевский выполнил только на 68,9 процента, тов. Тришин—на 61 процент.

Лучших показателей в отправлении и проследовании поездов добился за май диспетчер Томского участка т. Юрин, выполнивший задание по отправлению поездов на 80,3 процента, проследованию—на 91,5 процента.

Приведенные данные о работе показывают, что отдельные диспетчеры, хотя и по некоторым отдельным измерителям, имеют хорошие результаты, однако, в деле стопроцентного отправления и проследования поездов со стороны их нет настойчивой борьбы. В условиях Тайгинского отделения имеются все возможности для достижения стопроцентного отправления и продвижения поездов. Успех этого заключается в том, как сами диспетчеры проявят действительную борьбу и мобилизуют на это работников своих смен.

Рост рядов диспетчеров-сто процентников во многом зависит и от руководства отделения, а в первую очередь от старшего диспетчера т. Кожевникова. Он на сегодняшний день, как видно, мало занимается этим вопросом.

Г. Ильин.

СТАХАНОВСКАЯ ШКОЛА РАБОТА СТРЕЛОЧНИКА

Лекция стахановца старшего стрелочника станции Тайга тов. Иванова И. В.

Придавая огромное значение работе стрелочника-стахановца, сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович однажды сказал: «...Для нас важно, чтобы на таких постах, как пост стрелочников, люди работали четко, с душой, самоотверженно...»

Стрелочник-хозяин стрелок. От хорошей работы стрелочного поста зависит безопасность движения поездов.

Что значит для нас, стрелочников, работать по-стахановски?

Это—отлично знать Правила технической эксплуатации, всегда содержать стрелки в чистоте и исправности, быстро пропускать поезда, хорошо знать расположение путей, стрелок и их нормальное положение, работать добросовестно.

Я понимаю, что на своем, как будто маленьком посту работы, делаю большое дело. В лекции я хочу поделиться опытом своей работы и рассказать, как, согласно установленным правилам, должен работать стрелочник.

ПРИЕМ ПОСТА

На работу я выхожу за час раньше. До вступления на дежурство внимательно осматриваю каждую стрелку: чиста ли она, не попали ли случайно между перьями стрелки разные предметы с паровоза, нет ли трещин, правильно ли показывает беккер, не распатан ли он.

Лучше осматривать стрелку в таком порядке: сначала необходимо осмотреть переводный механизм, проверить прилегание перьев, крепление фонаря, затем проверить крестовину стрелки.

Недостатки, обнаруженные при приеме стрелки, я сразу же записываю. При выявлении какой-либо технической неисправности заявляю дежурному по станции.

Осмотрев стрелки, я внимательно проверяю наличие и сохранность инвентаря на посту. Обращаю внимание на такую, с первого взгляда, мелочь, как наличие лопат и метел.

До вступления на дежурство, я узнаю, какие пути свободные, какие заняты, проверяю не выходят ли стоящие на путях вагоны составов за контрольные столбики, закреплены ли вагоны башмаком, закрыты ли у вагонов двери, люки и не выступают ли груз на открытом подвижном составе.

Стрелочник, принимающий дежурство, должен получить от стрелочника, сдающего дежурство, точную информацию о расположении дежурного по станции—о приеме или отправлении поездов и производству маневров.

Я до вступления на дежурство всегда захожу к маневровому диспетчеру и знакомлюсь с обстановкой работы станции.

ОБЯЗАННОСТИ СТРЕЛОЧНИКА

Приняв пост, стрелочник обязан сосредоточить все свое внимание на то, чтобы четко работать, не быть рассеянным.

По Правилам технической эксплуатации железных дорог СССР стрелочник обязан:

а) при приеме дежурства в присутствии сдающего стрелочника убедиться, что вагоны на путях, входящих в его район, не выходят за предельные столбики, стрелки исправны и очищены, стрелочный инвентарь весь в наличии;

б) держать стрелки закрытыми

в нормальном положении, согласно выписке из техническо-распорядительного акта, и переводить их при приеме, пропуске и отправлении поездов только по распоряжению старшего стрелочника или дежурного по станции в положение, указанное ими;

в) при приеме и отправлении поездов находиться на первой стрелке своего поста, днем со свернутым желтым флагом, а ночью с прозрачно-белым огнем ручного фонаря;

г) при проходе поездов следить за тем, в полном ли составе проследовал поезд и имел ли установленные сигналы;

б) о всех замеченных ненормальностях немедленно сообщать старшему стрелочнику или дежурному по станции;

е) при производстве маневров внимательно следить за сигналами и строго их выполнять, обеспечивая быструю и безопасную маневровую работу;

ж) знать все правила, указанные в выписке из техническо-распорядительного акта, вывешенного в постовом помещении, и точно их соблюдать. (ПТЭ § 269).

Стрелочнику категорически запрещается:

а) оставлять стрелки неосвещенными в ночное время,

б) выводить стрелки из нормального положения, когда это не вызывается условиями работы,

в) держать стрелки не закрытыми,

г) находиться на посту без установленных сигналов,

д) уходить во время дежурства со своего поста без разрешения дежурного по станции,

е) допускать посторонних лиц к стрелкам. (ПТЭ § 270).

Я уже несколько лет работаю без браков и аварий.

Этого я добился тем, что значительную часть рабочего времени провожу на путях и на стрелках, постоянно зная все, что делается на путях. В будку захожу только для переговоров с дежурным по станции или для того, чтобы открыть и закрыть семафор.

Необходимо постоянно контролировать работу младших стрелочников, давать им советы, помогать личным примером воспитывать у них бережное отношение к стрелкам.

Только благодаря этому можно добиться безаварийной работы стрелочного поста.

Для многих стрелочников слова «авось» и «какнибудь» заменяют Правила технической эксплуатации. Этому я не терплю. Правила технической эксплуатации для меня—закон. Выполняя этот закон, я в своей практике не имел случаев приема поездов на занятый путь, взреза стрелок и т. п.

Важными условиями, обеспечивающими безаварийную работу, для меня являются—бдительность и точное выполнение Правил технической эксплуатации.

Правильность установки стрелок я проверяю сам. Обходя стрелки, я убеждаюсь, что они правильно переведены и закрыты на замки.

СОДЕРЖАНИЕ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ

Постоянное и внимательное наблюдение за стрелочными переводами дает возможность обес-

печить безопасное следование поездов. Безаварийная работа достигается бдительностью, постоянным и внимательным наблюдением за исправностью стрелочных переводов.

Чтобы добиться хорошего содержания стрелок и гарантировать этим безопасность движения, стрелочник обязан:

1. Подбивать костыли, подтягивать незавинченные шурупы и гайки болтов, производить смазку болтов.

2. Содержать в чистоте все стрелки, входящие в стрелочный пост, своевременно удалять с них грязь, песок, мусор, а зимой—снег. Не допускать скопления и застоя воды на переводах.

3. Не допускать того, чтобы стрелочное перо неплотно прилегло к рамному рельсу.

4. Наблюдать, чтобы у торцев рельсов не образовались заусенцы.

5. Проверять наличие упорных болтов и плотность прилегания к ним стрелочных перьев.

6. Наблюдать, чтобы вкладыши и болты, связывающие рельс и контррельс, были исправны и подтянуты.

7. Проверять наличие и крепление стрелочной стойки с внутренней стороны.

8. Проверять, закрыт ли стрелочный замок.

9. Следить, нет ли лопнувших рельсов, накладок.

10. Регулярно смазывать стрелочные башмаки (подушки) и другие трущиеся части.

11. Содержать в чистоте стрелочный указатель.

О всех обнаруженных неисправностях, которые не могут быть лично устранены, стрелочник докладывает дежурному по станции. При израсходовании комплекта костылей, гаек и болтов, необходимо докладывать старшему стрелочнику, который обязан затребовать их от дорожного мастера или начальника дистанции пути. По использованию комплекта петард должен составляться акт за подписью дежурного по станции.

Стрелочник должен помнить, что нерегулярная чистка и смазка стрелочного перевода, перевод стрелки посторонними лицами, несвоевременное зажигание сигнального фонаря, оставление в нем коптящейся горелки, несвоевременный перевод стрелки, в особенности противоперстной, и невнимательное отношение к осмотру стрелочных переводов, могут привести к аварии, браку в работе.

МОИ СОВЕТЫ

Чтобы добиться успешной работы, молодым работникам, кроме всего, что я сказал, советую:

1. Не полагайтесь в работе на «авось выйдет», будьте требовательны к себе и требуйте добросовестного отношения к делу от своих сменщиков. Это дружбы не испортит, а наоборот, укрепит ее.

2. Чтобы лучше работать, изучайте состояние своих стрелок и расположение путей парка, в котором вы работаете, будьте в курсе работы станции.

3. Во время прохода поезда через пост наблюдайте за стрелочным переводом. После прохода поезда еще раз проверьте положение пера.

4. Постоянно следите за чистотой в будке, приучайте себя к культурной работе.

По-большевистски бороться за выполнение плана погрузки

Командиры ослабили работу с местным грузом

Заключился май. Подведены итоги выполнения майского плана погрузки по нашему отделению. Отделение в мае имело все возможности не только выполнить задание, но даже и вернуть мартовский и апрельский долг стране. Майский план погрузки Тайгинское отделение выполнило только на 92,1 процента. По такому первоочередному грузу, как уголь, план выполнен на 98,1 процента, по лесу—на 83,8 процента, по муке—на 93 процента. Перевыполнено задание лишь по крепежу—на 108,5 процента, цементу—на 107,4 процента.

Из вышеприведенных данных видно, что майский план погрузки выполнен лишь по двум категориям груза, а по таким первоочередным, как уголь, лес, зерно—не выполнен.

Недовыполнение плана погрузки есть прямой результат того, что отдельные командиры отделения и станций ослабили работу с местным грузом, неправильно распределяли парк порожних вагонов, медленно продвигали порожние маршруты.

Значительную часть порожних вагонов Тайгинское отделение могло бы получить в мае при хорошей выгрузке и продвижении местного груза. Выгрузка и быстрое продвижение местного груза—это не самоцель, а средство максимального повышения погрузки. К сожалению, эту истину отдельные командиры еще не поняли.

21 мая диспетчер т. Колубаев принял на свой участок сборный поезд № 1003, имевший много местного груза. Однако, он этот поезд продвигал очень плохо. Диспетчер т. Ильин, вместо быстрого продвижения поезда № 1003, ставил его под пропуск других товарных поездов на станциях: Ижморская, Яя и Судженка. На запросы главного кондуктора, почему плохо продвигают поезд с местным грузом, т. Ильин равнодушно ответил: «Этот поезд не имеет расписания и может стоять». Такое безобраз-

ное явление нельзя признать сколько-нибудь терпимым.

На Тайгинском отделении есть много стахановцев-кривососовцев, по-боевому борющихся за быстрое продвижение поездов с местным грузом за повышение погрузки. Недавно стахановец т. Карабанов, машинист т. Крылинов и диспетчер т. Бочанов привели сборный поезд с местным грузом на станцию назначения на 15 минут раньше расписания.

Машинист т. Кирпо, главный кондуктор т. Карабанов и поездной мастер т. Верхотуров 26 мая провели поезд № 1101 с высокой технической скоростью, привели поезд на 5 минут раньше расписания.

По-большевистски борется за выполнение плана погрузки, сокращение простоя вагонов и обеспечение безопасности движения поездов передовая комсомольско-молодежная смена станции Судженка, руководимая командиром т. Хаустовым; она, развернув комплексное соревнование, слаженно работая с угольщиками, в мае выполнила план погрузки угля на 109 процентов, на 7 часов сократила простой вагонов.

Хорошо борются за выполнение планов погрузки и отдельные смены станции Анжерская. 31 мая смена дежурного по станции т. Шачнева за дежурство погрузила 174 вагона угля, значительно снизила простой вагонов. Опыты передовиков комплексного соревнования необходимо сделать достоянием всех работников Тайгинского отделения.

Успех борьбы за выполнение плана погрузки, как мы видим, решают три условия. Первое—это четкая работа с местным грузом; второе—безоговорочное выполнение регулировочных заданий и третье—развертывание и внедрение комплексного соревнования.

Большевистское выполнение этих трех условий даст полную возможность в дальнейшем выполнять и перевыполнять планы погрузки, выгрузки, быстро и безаварийно продвигать поезда.

И. Гавриленко.



Ученик 7-го класса 187 школы г. Баку (Азербайджанская ССР) Заки Алиев имеет 245 голубей. 10 из них Заки готовит на ВСХВ 1940 года. На снимке: Заки Алиев с почтовыми голубями.
Фото Н. Заикина.

Фото-Клише ТАСС.

ВОЙНА В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ

Дневник военных действий 29 мая

Крупнейшие бои, разыгравшиеся в течение последних дней во Фландрии и Артуа, подходят к концу. Несмотря на неоднократные заявления, союзное командование до сих пор не предприняло контрудара во фланг германского прорыва из района Соммы. Оно только энергичнее стало укреплять свои новые оборонительные позиции по рекам Сомма и Эн.

Северная группировка союзников с самого начала германского прорыва в провинции Артуа, оказавшись прижатой к морю, вынуждена была в основном ограничиться обороной, предпринимая лишь местные контратаки. За все время войны на этом участке фронта она не сумела предпринять ни одного сколько-нибудь серьезного наступательного действия. Это привело к постепенным потерям одной позиции за другой, пока, наконец, после капитуляции бельгийской армии северо-восточный фланг союзников оказался совершенно открытым для наступающей германской армии. В итоге 27 и 28 мая германская армия достигла дальнейших успехов.

В Бельгии немцы заняли важный железнодорожный узел Брюгге и крупный порт Остенде. Таким образом они добились господствующего положения на всем бельгийском побережье Северного моря.

Единственный порт Дюнкерк, на который базируется окруженная армия союзников, подвергается атакам германских мотомех-

частей с востока и с запада и находится под непосредственной угрозой захвата.

Из района Менена германские войска продвинулись к Ипру и заняли этот город. Атакам немцев подвергается левый фланг английской экспедиционной армии, который до сих пор прикрывался бельгийской армией. Английские войска в настоящее время зажаты в треугольнике Берг—Дисмуд—Байлейль и отступают к морю по направлению к Дюнкерку. Отступающие английские войска оказывают упорное сопротивление германскому наступлению на рубеже реки Изер и севернее Ипра. Правый фланг экспедиционной армии англичан был атакован германскими войсками с запада. Германские войска заняли Армантьер и подошли к Байлейлю.

Восточнее Сент-Омера (в 40 км юго-восточнее Кале) бои развернулись на фронте Кассель—Вормгаулт, который прилегает к франко-бельгийской границе. Французские пограничные укрепления были атакованы в этом районе с тыла, и, по германским сообщениям, прорваны в районе Касселя. Положение английских экспедиционных сил, таким образом, стало критическим.

В районе Лилль—Валансьен после прорыва французских позиций севернее Валансьена германские войска заняли город Лилль. Таким образом создана угроза перерыву связи между французскими и английскими силами.

Дневник военных действий 30—31 мая

Сражение в Северной Франции заканчивается. В течение двух последних дней особо ожесточенные бои разыгравались вокруг укрепленного лагеря Дюнкерк, на берегах реки Изер.

Союзники упорно сдерживают на подступах к Дюнкерку наступающие германские части, пытаясь обеспечить эвакуацию морским путем войск северной группировки.

Отдельные колонны немцев, действовавшие на разных направлениях, соединились к югу от линии Поперенг—Кассель и замкнули кольцо вокруг Дюнкерка и прилегающего к нему района. Союзное командование принимает все меры, чтобы спасти войска от полного разгрома.

По последним сообщениям, союзники открыли шлюзы к юго-западу и северо-востоку от укрепленного лагеря Дюнкерка. Район от Гравелина до Сент-Омера, а также от Ньепорта до Ипра затоплен. Действия германских войск, особенно моторизованных и бронетанковых частей, затруднены. На помощь войскам, осажденным в районе Дюнкерка, англичане послали корабли. Кера-

бельная артиллерия интенсивным огнем старается облегчить положение войск, запертых в дюнкерском укрепленном лагере. В боях за Дюнкерк активное участие принимает также и авиация союзников, атакующая германские войска.

Эвакуация уцелевшей части северной группировки в создавшихся условиях является нелегким делом. Изменить положение мог бы мощный удар французских войск во фланг немцам со стороны р. Сомма. Однако французское командование не пошло на это сопряженное с значительным риском мероприятие. Таким образом в течение всей кампании на северном участке западно-европейского военного театра действия союзников носили оборонительный характер, не считая отдельных контратак местного значения. Это обстоятельство позволило немцам держать инициативу в своих руках от начала и до последних дней операции. Известная часть германских войск, занятая ранее в Северной Франции и во Фландрии, освободилась и может быть использована для решения других задач.

Германский обзор военных действий

БЕРЛИН, 1 июня (ТАСС). Германское информационное бюро передает следующий обзор военных действий за три недели германского наступления на западе:

Бельгийская армия капитулировала. Германские войска находятся на бельгийском побережье. 1-я, 7-я и 9-я французские армии уничтожены в результате крупных боев во Фландрии и Артуа. Французские укрепления, начиная от побережья у Дюнкерка до Монмеди, разбиты и находятся в германских руках. Новый германский фронт тянется от французского берега Ла-Манша, около Абвиля, затем вверх по течению реки Соммы и вдоль рек Уазы и Эн до Мааса, южнее Седана. Таким образом германский фронт приблизился к Парижу на 100 километров. Германская авиация атакует неприятельский тыл, бомбардируя места скопления войск.

Посланный на материк английский экспедиционный корпус уничтожен во Фландрии. Владея бельгийским и французским побережьем пролива, германская армия, военно-морской флот и авиация контролируют таким образом самое узкое место пролива и вход в Темзу. Из новых баз на побережье пролива германская авиация и военно-морской флот могут успешно проводить атаки против Англии.

Важнейшие пути подвоза железнодорожными линиями через Бельгию и Северную Францию находятся в германских руках. Восстановление этих путей обеспечит подвоз снабжения для северного фланга германской армии во Франции. В германских руках находятся также важнейшие угольные шахты и промышленные центры Бельгии и Северной Франции. Германские войска изолировали и уничтожили северные французские армии, перенесли фронт больше чем на 300 километров от германской границы на запад, и в настоящее время проникли вглубь Северной Франции.

Английские войска оказывают еще сопротивление на прибрежной полосе между Дюнкерком и Ньюпортом. Ширина этого фронта составляет около 45 километров, глубина—самое большее 10 км. Английское командование, повидимому, пытается спасти лишь резервы, погружая их на суда, бросая оружие и снаряжение. Снова возобновилось германское наступление на фронте Фюрен-Берг и западнее Дюнкерка. Это наступление имеет целью уничтожить остатки английских войск.

ЕЩЕ РАЗ О СТАХАНОВСКИХ ШКОЛАХ

После постановления подора и издания приказа начальника дороги „о дальнейшем развертывании работы стахановских школ“ прошло более двух месяцев. Однако, отдельные партийные, хозяйственные и профсоюзные организации Тайгинского узла недопустимо медленно реализуют постановление и приказ руководства дороги.

О безобразном положении с организацией и работой стахановских школ наша газета уже писала неоднократно. Однако, руководители предприятий узла на сегодняшний день не сделали для себя политических выводов, вплотную не приступили к организации стахановских школ.

Тайгинскому вагонному участку по приказу требуется обучить в стахановских школах осмот-

щиков-пролазчиков-40, поездных вагонных мастеров-80 и несколько работников других профессий. Однако, к стыду руководителей участка, этот контингент людей сейчас не занимается потому, что школы еще не организованы. В грузовой службе (начальник т. Журавлев) хотя и организованы школы, но к занятиям еще не приступили.

Точно такое же положение со стахановскими школами и в 5 дистанции пути, в Трансторгпите и других.

Политотдел, узловой партийный комитет и райком союза, зная, что Тайгинский узел по организации стахановских школ занимает последнее место по дороге, все же не потребовали от руководителей организаций большевистской ответственности за вы-

полнение постановления подора и приказа начальника дороги.

Такое положение со стахановскими школами потерпимо. Сейчас сотни стахановцев-кривососовцев Тайгинского отделения горят желанием—передать свой опыт отстающим товарищам. Задача партийных, профсоюзных организаций, командиров и политработников—немедленно, в кратчайший срок наладить нормальную работу стахановских школ, всемерно поддерживать это замечательное стремление.

А. Васильев,
инструктор отдела кадров
Тайгинского горкома ВКП(б).

Ответ. редактор
Т. КУЗЬМЕНКО.