

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 62 (1025)

27 июня 1940 года, четверг.

Цена 6 коп.

КОММУНИСТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОРГАНИЗАТОРОМ БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ

В приказе № 83/Ц Лазарь Моисеевич Каганович требовал от партработников „не ограничиваться общей агитацией о вредности крушений, а конкретно по каждому в отдельности случаю организовать разъяснительную работу, в первую очередь в тех бригадах, депо и станциях и на тех дистанциях пути, где произошло крушение“.

Это прямое и ясное требование наркома многие партийные работники Тайгинского отделения выполняют плохо. Вводя массово-политическую работу, партийные руководители в большинстве случаев ограничиваются общей агитацией о вредности крушений и аварий. Несерьезное отношение к борьбе с крушениями и авариями подтверждается тем, что отдельные партийные организации нашего отделения не добиваются осуществления авангардной роли каждого коммуниста на производстве, а в отдельных случаях покажут тем коммунистам, которые допускают браки и аварии. Бывают случаи, когда политические руководители и хозяйственники возлагают грубое нарушение Правил технической эксплуатации.

Заместитель начальника МПС-19 по политчасти тов. Поздняков 10 июня на ст. Яя возглавил нарушение ПТЭ. Под его руководством были отправлены на перегон без ограждения сцепленные вместе две дрезны „пионерки“ и вагонетка. Член ВКП(б), бригадир 1 отделения 3 околотка 24 дистанции пути т. Сысоев послал двух рабочих менять накладки и не поставил ограждения. Член партии, бригадир текущего ремонта вагонов т. Кулагин скрывал браки, допускаемые бригадой, и давал разрешение ставить к отремонтированным вагонам изношенные подшипники.

Руководители, допускающие браки и нарушающие Правила, не могут обеспечить безопасность движения поездов и борьбу с авариями и бракоделством. Они неизбежно станут злостными покровителями аварийщиков и приведут возглавляемый ими цех или службу к тяжелому поражению.

Партийные организации обязаны добиться высокой авангардной роли каждого коммуниста на производстве. Надо, чтобы коммунисты были организаторами безаварийной работы своего предприятия, образцово выполняли Правила технической эксплуатации.

Но могут ли поездные мастера тт. Шлапаков, Саратцев, Рыбин и Зайцев быть борцами за безаварийную работу, если они систематически допускают браки в работе? Нет! А ведь они коммунисты! Они, как каждый член партии и кандидат, обязаны быть образцом соблюдения государственной дисциплины, активно участвовать в политической жизни партии и страны. Коммунисты, подобные перечисленным, не мобилизуют массы, а лишь дезорганизуют борьбу за безаварийную работу.

Либерализм и попустительство, проявляемые партийными организациями к бракоделам и аварийщикам, нередко являются одной из основных причин „падения“ того или иного коммуниста. Ярким примером этому служит история с „коммунистом“ машинистом Тайгинского паровозного депо Потоило. Злостный бракодел, который чувствовал покровительство со стороны парторганизации, кончил тем, что допустил крупную аварию и сел на скамью подсудимых.

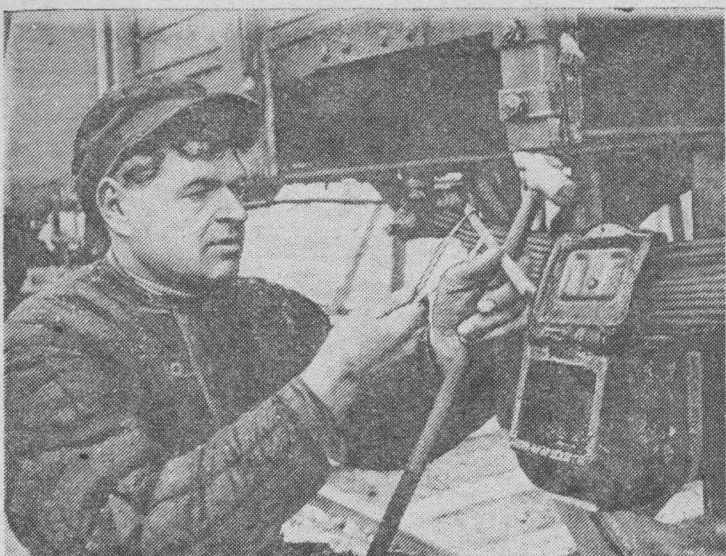
Поблажки бракоделам ведут к притуплению политической остроты в борьбе с аварийностью. Примером такой потери политической остроты в партийной работе является партийная организация Тайгинского вагонного участка. Этот участок превратился в аварийный очаг, а партбюро и его секретарь т. Бобынцев, успешные временными успехами, достигнутыми в зимний период, не интересовались выявлением основных причин аварийности, не требовали от коммунистов авангардной роли на производстве.

Не проявляют настоящей большевистской борьбы за ликвидацию аварийности партийные организации Анжерской и Томской дистанций пути. А ведь эти партийные организации должны были со всей большевистской непримиримостью повести борьбу за устранение причин, порождающих крушения и аварии, ибо большая часть аварий и крушений происходит из-за неисправности пути.

Коллектив Тайгинского отделения, вместе со всеми железнодорожниками Томской дороги, дал обещание любимому наркому Лазарю Моисеевичу Кагановичу — к 30 июля сделать магистраль Кузбасса безаварийной.

Материалы бригад общественной проверки выполнения приказов № 83/Ц, 202/Ц и 206/Ц показывают, что мы еще очень далеки от выполнения обещания, данного наркому. Борьба за ликвидацию аварийности надо решительнее, настойчивее, последовательнее, чем это делается сейчас. Начинать оздоровление отделения надо с повышения авангардной роли коммунистов на производстве. **Каждый коммунист должен быть организатором безаварийной работы, должен личным примером показывать железнодорожникам, как надо работать по стахановски, по-кривоносски, без аварий, нарушений Правил и без брака.**

У нас есть немало замечательных людей. И коммунисты в большинстве работают отлично, по-стахановски. Но этого сейчас недостаточно. **Сейчас, в горячие дни подготовки к великому празднику железнодорожников, по-стахановски должен работать каждый коммунист, каждый железнодорожник.**



Стахановец, старший осмотрщик вагонов ст. Судженка тов. Крюков В. А. за работой. Фото А. Самойлова.

Навстречу Сталинскому дню железнодорожника

Готовят подарки

Комсомольцы Тайгинского узла готовятся встретить Сталинский день железнодорожника достойными производственными подарками.

Группорг комсомольско-молодежной смены пункта технического осмотра ст. Тайга т. Ганичкин взял обязательство — к 30 июля выпустить из годового освидетельствования 20 вагонов, подготовить из рабочих двух слесарей-автоматчиков. Со своей группой т. Ганичкин уже выпустил 3 вагона. Бывший рабочий т. Белоусов сейчас работает слесарем-автоматчиком.

Группа автоконтрольного пункта (группорг т. Дырмовский) отремонтировала несколько бракованных автоприборов серии „М“.

Подготовила новые типовые верстаки. Группорг группы точных приборов паровозного депо Тайга т. Нопов выполняет производственные нормы на 300 процентов, подготовил 9 значкистов ПВХО.

Хорошо работает бригада комсомольского паровоза № 2083. Машинисты-кривоносцы орденоносцев т. В. Иванов и Дьякович систематически перевыполняют нормы пробега. Папавинским уходом за паровозом они добились большой экономии топлива.

Н. Еремин,

секретарь узлового комитета ВЛКСМ ст. Тайга.

Кандидат на получение стахановского паспорта

Путеобходчики Тайгинской дистанции горят желанием к 30 июля получить стахановские паспорта на свои километры.

Путеобходчик 2 околотка т. Токарев привел свой километр в отличное состояние. Он является кандидатом на получение паспорта стахановского километра.

Тов. Токарев бдительно работает на своем посту.

6 мая у поезда № 914 он заметил тащившийся контрольный и немедленно принял все меры к остановке поезда. Авария была предотвращена.

Г. Демин,

старший пролазчик 5 дистанции пути.

Тов. Галымов хорошо работает на своем посту

—Обнаружить трещину у оси или у какой другой части — не трудно; для этого требуется честное отношение к труду, любовь к своему делу, — говорит передовой осмотрщик-пролазчик Тайгинского пункта технического осмотра вагонов т. Галымов.

Т. Галымов работает осмотрщиком-пролазчиком с 1935 года. За это время он обнаружил много трещин у осей, чем предотвра-

щал возможные аварии и крушения. За май им обнаружено 6 трещин у осей и много трещин у упряжных крюков и фаркоповых серг.

Руководство депо т. Галымову вынесло благодарность и выдало денежную премию.

Ф. Пырников,

сменный мастер пункта тех. осмотра ст. Тайга.

НИЗКОЕ КАЧЕСТВО КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА ПУТИ

На Анжерской дистанции машинно-путевая станция № 19 производит капитальный ремонт пути. Качество производимого ремонта пути очень низкое. Прием выполненных работ никем не проводится.

Для того, чтобы судить, насколько низко качество ремонта, приведем факты. На 286 километре колонна т. Брызгалова рельсы к шпалам пришивает негодными костылями. Костыли забиваются мимо просверленных отверстий и даже под рельсы. Шпалы при зашивке не подшиваются, постели на шпалах для подкладок не очищаются от грязи и балласта. Все это в зимнее время будет способствовать выколу подошвы рельса.

На перегоне Мальцево — Яя затеска шпал и подтечка заусенцев производится тупыми топорами, а некоторая часть шпал совершенно не затесывается. Осмолка затесанных шпал не проводится. Это, безусловно, приведет к быстрой порче шпал.

Руководители МПС-19 не хотят признать того, что ремонт пути производится низкого качества. Заместитель начальника МПС-19 т. Марченко, начальник колоны т. Брызгалов и бригадир т. Семенов заявляют, что плохое качество ремонта неизбежно, ибо работает обновленный состав рабочих. Эти рассуждения неверны. Вместо принятия решительных мер, руководители занимаются никому не нужными рассуждениями.

А. Соболевский,

пом. уч. ревизора по безопасности движения поездов.

Упорядочить дело с приемом телеграмм

В последнее время со стороны отдельных дежурных по станциям нашего отделения участились случаи несвоевременного приема телеграмм.

15 июня, в 17 часов 20 минут, на ст. Межениновка была подана телеграмма об отмене предупреждения, а в 18 ч. 05 м. — две телеграммы об установлении предупреждений. Дежурные по станции Межениновка только в 8 часов утра дали квитанцию на прием телеграмм.

Аналогичный факт имел место 16 июня на станции Томск-1. Телеграмма об отмене ряда предупреждений не принималась работниками этой станции в течение 6 часов 42 минут.

Начальнику отделения и участковому ревизору нужно заставить дежурных по станциям своевременно принимать телеграммы, чтобы избежать аварий и срыва установленных скоростей движения поездов.

Ф. Крузз,

ревизор 3-й дистанции связи.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ НА ПАРТИЙНОМ СОБРАНИИ ТОМСКОГО УЗЛА

На станции Томск-II прошло узловое партийное собрание, которое подвело итоги выполнения постановления подора—о состоянии партийной пропаганды на Тайгинском отделении.

Собрание прошло на высоком идейно-политическом уровне. Было отмечено, что некоторые первичные парторганизации узла добились небольшого улучшения в постановке пропагандистской работы. Многие коммунисты по-прежнему выполняют постановление подора.

На узле работает семинар партийно-хозяйственного актива. Коммунист вагонного депо т. Кислицин закончил изучение всех 12 глав „Краткого курса истории ВКП(б)“ и теперь работает над отдельными трудами Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина.

Тт. Чурилов, Градобоев изучают послеоктябрьский период истории нашей партии, т. Кубат приступил к изучению 11 главы „Краткого курса истории ВКП(б)“, на 10 глав составил конспект. Тт. Вахрушев, Елифанова, Мамаев и другие принимают активное участие в работе семинара партийно-хозяйственного актива, хорошо готовятся к проводимым беседам.

Однако, партийная пропаганда на узле находится еще в неудовлетворительном состоянии. Отдельные секретари первичных партийных организаций до сих пор продолжают смотреть на партийную пропаганду, как на второстепенное дело, игнорируют постановление подора.

Тов. Хамкин—секретарь парторганизации мастерских связи—попрежнему не выполняет устав ВКП(б), не желает лично сам овладеть марксистско-ленинской наукой, не желает по-большевистски руководить партийной пропагандой.

Секретарь парторганизации паровозного депо Томск-II т. Товчиха и его заместитель т. Склифа-

новский не явились примером для рядовых членов партии в овладении большевизмом. Они все еще только читают первые главы учебника. Изъявив желание быть на семинаре партийно-хозяйственного актива, они на занятиях бегут от случая к случаю, не готовятся к ним.

Выступавшие на собрании указывали на безответственное отношение к партийной учебе ряда членов партии и кандидатов в члены ВКП(б). Такие коммунисты, как тт. Ганебная, Шандров (парторганизация железнодорожной больницы), Пономарев, Солодянкин (парторганизация мастерских связи), Мейкман, Федоров (техническая школа) и другие еще не приступали к изучению истории ВКП(б).

Узловой партком не создал общественного мнения против таких партийных организаторов, как т. Хамкин и Товчиха, не предъявил к ним серьезных требований.

Еще хуже состояние партийной пропаганды в комсомольских организациях узла. В организации резерва проводников из 14 комсомольцев ни один не учится. Сам секретарь организации т. Болдырев не изучает „Краткий курс истории ВКП(б)“.

Секретарь комсомольской организации станции т. Стабредова в течение шести месяцев не бралась за учебник истории партии.

Собрание указало партийному комитету узла на неудовлетворительное руководство агитационной работой среди населения. В мае из 140 агитаторов выходило на свои участки всего только 59 человек.

Коммунисты потребовали от узлового парткома принять необходимые меры для выправления партийной пропаганды и агитационной работы среди населения.

Г. Матюхин,
инструктор по пропаганде политотдела.

ОБЩЕСТВЕННАЯ ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРИКАЗОВ НАРКОМА ЦЕНТРОМ ВНИМАНИЯ БРИГАД—ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

Во многих службах нашего отделения бригады общественной проверки уделяют особое внимание подготовке к предстоящей зиме.

Проверочные бригады учли, что достойно встретить Сталинский день железнодорожника—значит образцово подготовиться к зиме.

На станции Тайга бригада, которой руководит т. Бударин, проверяя работу стрелочников и состояние стрелочных постов, указала хозяйственнику, на что он должен обратить внимание, готовясь к зимнему периоду.

Стрелочные посты №№ 3, 10, 14, 15 и 17—19, где бригада произвела проверку, не обеспечены даже на летний период требуемым инструментом и оборудованием.

На посту № 10 нет летнего сребра, башмака „Буминга“, брезентового плаща, книги сдачи и приема дежурства, чайника для питьевой воды, умывальника и таза. Здесь требуется исправить дверь будки, побелить помещение, окрасить переносные щиты, сделать ящик для инструмента, пополнить аптечку, убрать мусор в районе поста.

Такое же положение на посту № 14. Здесь не хватает 2 железных лопат, нет брезентового плаща, чайника, кружки, умывальника, таза; требуется покрасить

башмак, переносные щиты, исправить дверь, печь, сделать инструментальный ящик, промазать огня, пополнить аптечку.

На посту № 3 необходимо исправить две двери, печь, промазать окна, покрасить пол, пополнить аптечку.

Посты №№ 15 и 17—19 необходимо обеспечить лопатами, чашами, побелить помещения, покрасить переносные щиты и т. п.

Другая бригада станции проверила состояние хозяйства хладо-

транспорта. К производству заготовления льда в будущую зиму на станции Тайга не ведется подготовки. Имеющийся водопровод для намораживания льда не пригоден ввиду слабого водонапора. Требуется новая укладка труб. Однако, эти работы не ведутся, средств на них не отпущено. Воду для намораживания льда, видимо, будут подвозить, как и в прошлом году, на лошадях. Нет и плах для бортов при намораживании.

Для перевозки овощей в зимних условиях не хватает плодовоощных щитов, чугунных печей.

Бригада общественной проверки указала хозяйственникам на все эти недостатки. Партийная организация станции должна контролировать выполнение указаний бригад.

Д. М.

ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ПУТИ НА ТЕРРИТОРИИ ПАРОВОЗНОГО ДЕПО

Стрелочное хозяйство и пути, расположенные на территории Тайгинского паровозного депо, находятся в исключительно плохом и технически неисправном состоянии.

На днях комиссией квартального осмотра было установлено, что стрелки содержатся в грязном состоянии, подвезные пути имеют большие просадки и не отвечают тем требованиям, которые предусмотрены Правилами технической эксплуатации

по содержанию депо-ских путей и треугольника.

Начальнику 3-го паровозного отделения т. Гулевскому, совместно с начальником 5 дистанции пути т. Ряпшой, надо обратить серьезное внимание на состояние путей и стрелок и в ближайшее время приступить к их ремонту, ибо безаварийная работа депо во многом будет зависеть от их исправности.

Васильев.

Условия перемирия между Германией и Францией

Согласно сообщения Английского агентства Рейтер, германское правительство предложило французскому правительству следующие условия перемирия: немедленное прекращение военных действий. Германия оккупирует территорию, лежащую к северу и западу от швейцарской границы до побережья Атлантического океана. На оккупированной территории Германия должна иметь все права оккупирующей державы, за исключением местного управления. Французское правительство может по своему усмотрению выбрать себе место пребывания на неоккупированной территории, или даже переехать в Париж, если оно этого пожелает. В случае, если французское правительство решит переехать в Париж, Германия предоставит ему необходимые условия для управления, как оккупированной, так и неоккупированной территории. Французские военно-морские и военно-воздушные силы должны быть демобилизованы и разоружены. Производство военных материалов на неоккупированной территории должно быть немедленно прекращено. Франции остается лишь часть флота, необходимого для обеспечения французских интересов в колониях. Все иностранные самолеты, находящиеся на неоккупированной территории, должны быть переданы германским властям. Расходы по содержанию германской оккупационной армии должны быть оплачены Францией. Все германские военно-пленные должны быть отпущены. Все французские военно-пленные, находящиеся в немецких руках, останутся там до заключения мира.

Перемирие вступит в силу, как только французское правительство заключит такое же соглашение с итальянском правительством. Перемирие будет действительно до заключения мирного договора и может быть расторгнуто в любой момент, если французское правительство не будет выполнять свои обязательства.

23 июня итальянские уполномоченные передали французским уполномоченным условия перемирия. (ТАСС).

Прекращение военных действий на западном фронте

Германское информационное бюро сообщает из Рима, что 24 июня днем подписано соглашение о перемирии между Италией и Францией. Германское правительство было поставлено об этом в известность в 19 ч. 35 м. по итальянскому и германскому летнему времени.

Военные действия будут прекращены 25 июня в 1 час 35 минут. (ТАСС).

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

Чечкин—нарушитель дисциплины

Путевой обходчик 1 отделения (ст. Яшеино) Чечкин на своем километре не обеспечивает безопасности движения поездов, нарушает трудовую дисциплину.

Так, в ночь с 15 на 16 июня, бригадир 1 отделения т. Старичиков, производя проверку, не нашел Чечкина на своем обходе. На дежурство пришлось вызвать другого путевого обходчика. Как потом выяснилось, Чечкин самовольно ушел с дежурства.

Ф. Балув,
путеобходчик ст. Яшеино.

Ответ. редактор
Т. КУЗЬМЕНКО.

Редакции газ. „За большевистский транспорт“ требуется **МАШИНИСТКА** с предложениями обращаться с 9 ч. утра до 5 ч. вечера.

Еще раз вернемся к этому вопросу

Шестой пункт приказа № 231/Ц гласит:

„Начальникам отделений движения лично расследовать каждый случай задержки поездов у входных сигналов или на близких станциях, привлекая виновных к ответственности, как дезорганизаторов работы железнодорожного транспорта“.

Этот пункт приказа не выполняется. Всякие задержки поездов на подходах руководством отделений остаются не расследованными, им не придается значения, о большинстве их даже не знают.

Как сообщают работники блокпостов тт. Шкарупелов (Кузель), Корешков (235 км) и Назарук (11 км), за 25 дней июня на подходах к ст. Тайга задержано более 160 поездов, в общей сложности на 40 с лишним часов.

Этот элемент антигосударственной практики—задержка поездов на подходах—на нашем отделении приносит и уже принес громадный убыток государству.

Зам. начальника отделения

движения т. Демидов и начальник станции Тайга т. Дмитрюк очень много разговаривают об изжитии задержек поездов на подходах, но ничего существенного не делают, чтобы изжить антигосударственную практику.

Если бы т. Демидов и т. Дмитрюк занимались выявлением причин задержек поездов на подходах и вели борьбу с виновниками этих случаев, не существовала бы эта антигосударственная практика.

Тов. Дмитрюк чистосердечно признается:

— Понимаете, я вот десять дней не занимался анализом графика исполнения диспетчерского командования: некогда, закурхался...

Уж если начальником станции не анализируется график, не контролируется использование станционных путей, то, конечно, им не выявляются причины задержек поездов на подходах и виновники этих случаев.

Вот еще одно доказательство того, что т. Демидов не желает изжить задержки поездов на подходах. Сейчас, когда нужно вести борьбу с этой антигосударственной практикой, привлечь к ответственности людей, которые творят ее, мобилизовать работников на выполнение приказов наркома—т. Демидов никак не удосуживается бывать на планерных совещаниях в сменах.

И больше того, руководители т. Демидов и т. Дмитрюк, вместо борьбы за изжитие антигосударственной практики, вместо борьбы с дезорганизаторами и разгильдяями, защищают честь своих мундиров, доказывая, что задержки поездов происходят по вине других служб.

Нам кажется, что такая тенденция выдает их: они не знают по чьей вине задерживаются поезда. Если бы они анализировали каждый случай задержки, тогда бы знали, кто прав и кто виноват.

Партийное бюро станции (зам. секретаря т. Бычков) не сумело своевременно пресечь элементы антигосударственной практики.

Руководящий авангард производства—коммунисты—на борьбу за изжитие задержек поездов на подходах не мобилизованы.

Председатель местного отделения Тайга т. Большанин пока играет роль постороннего наблюдателя, ему неизвестно действительное положение вещей на станции. Когда его спросили,—обсуждались ли намеченные мероприятия по ликвидации случаев неприятия поездов,—он недоумевая ответил: „Впервые слышу! Никаких мероприятий не выдал...“

На станции Тайга также не изживаются и браки в работе. За две декады июня здесь допущено 5 случаев брака.

Как и везде, на станции Тайга есть много хороших стахановцев, показывающих образцы безаварийной работы, быстрого движения поездов. Но стремление передовых людей изжить браки, задержки поездов на подходах—плохо поддерживается руководителями.

Надо оздоровить обстановку на станции Тайга, немедленно пресечь антигосударственную практику неприятия поездов.

И. Гавриленко.

Адрес редакции: Тайга, дом НКПС № 46. Телефоны: отв. редактора № 3—67, зам. редактора № 3—23, отв. секретаря № 3—65, типографии № 3—65 2 звон.

Упол. Обллита № В—25827

Типография газеты „За большевистский транспорт“