

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 6 (969)

16 января 1940 года, вторник

Цена 6 коп.

Ликвидировать браки, поднять работу паровозного депо

В прошлом Тайгинское паровозное депо являлось передовым депо по сети дорог Советского Союза, в котором впервые был внедрен технологический процесс ремонта паровозов.

Здесь побывали представители от 24-х железных дорог Советского Союза, с целью ознакомления с опытом работы. Они с восхищением отзывались о достигнутых успехах комплексных бригад по ремонту паровозов, называя тайгинское паровозное депо — университетом.

Однако, вместо того, чтобы достигнутые успехи закрепить и добиваться нового подвига, руководство депо (начальник депо тов. Власенко, секретарь партбюро т. Ильиных) стали проявлять успокоенность и зазнайство, которое привело к резкому ухудшению работы депо, к росту браков и, в конечном счете, к потере переходящего красного знамени руководства Томской дороги.

Подводя итоги соревнования предприятия дороги за декабрь 1939 года, оперативное совещание при начальнике Томской железной дороги 10 января 1940 года, вынесло постановление, в котором просит НКПС, переходящее красное знамя НКПС для паровозников, находящееся в депо Тайга, в котором резко увеличился брак в работе, — передать коллективу депо Тонки.

За последние полтора месяца среди паровозных машинистов и ремонтных комплексов бригад не проходило дня, чтобы не было допущено браков в работе, случаев повторного ремонта паровозов на подеме и на промывке. Все книги исписаны записями случайного ремонта. Зачастую машины заходят в депо и стоят на подеме или на промывке по несколько дней и выталкиваются к поездам с недоброкачественным ремонтом. Приведем факты.

28 декабря 1939 года из подемного цеха был выпущен из ремонта паровоз № 10-88, с неотремонтированными связями и другими деталями, в результате паровоз вышел на контрольную только 6 января. Паровозу № 738-25 была дана готовность 30 декабря 39 г, а вышел на контрольную только 11 января 1940 г. Таких паровозов с простоями от 5 до 15 суток в декабре было 7.

Резко ухудшили свою работу в январе паровозники. Если в декабре за месяц они допустили 39 браков и нарушений Правил технической эксплуатации, то только за первые 10 дней января ими допущено 25 браков. Из них порчи паровозов в пути следования, с требованием резерва было 5 случаев, без требования резерва 7, растяжек 5, обрывом поездов 7 и 1 случай проезда семафора.

Характерно отметить, что значительная часть браков происходит из-за недоброкачественного ремонта паровозов. Например, 1-го января машинист Шестаков на паровозе № 739-93, вышедшим из промывочного ремонта, поехал в поездку. В пути следования брейкопный вкладыш из его паровоза стал греться и, разбившись на куски, вылетел. Это произошло потому, что, ремонтируя паровоз, слесари допустили перекося параллели. В результате паровоз стоял на блок-постах и станциях около 6-ти часов. Второй случай имел место с паровозом № 205-75 у машиниста Шестерова. 9 января его маши-

на не успела выйти из промывочного ремонта, как на первом же перегоне (Пихтач) был расплавлен поршневой подшипник. Оказалось, что слесари комплексной бригады Петров и Душкин неправильно поставили подшипник. На паровозе № 725-95 у машиниста Федоричева в пути следования произошел обрыв парорабочей трубы. Машинист на перегоне Ил-Мальцево вынужден был затребовать резерв. Проверкой установлено, что при ремонте паровоза электросварщики Львов и Шутов, сваривая парорабочую трубу, допустили ее пережог. Таких фактов исключительно безобразного ремонта паровозов можно привести очень много.

В комплексных бригадах промывочного цеха (мастер И. Г. Сафронов) также создались ненормальные условия в работе. Бывают дни, когда у слесарей нет работы, и наоборот, когда они вынуждены работать сверхурочно. Как система, график постановки в ремонт паровозов нарушается, допускаются большие производственные простои паровозов. 7 января паровоз № 18-72 в 18 часов был выведен из промывки, и только через 13 часов он попал на контрольную. Машина № 20-60 была выпущена из промывочного ремонта 8 января, а на следующий день, ввиду неисправных элементов, пошла в случайный ремонт. За 10 дней января таких паровозов, имеющих простой по случайному ремонту, было 8.

Комплексные бригады подемного цеха (мастер т. Гривна) полностью не укомплектованы. В результате этого подемный цех буквально не справляется с работой. Только благодаря социалистической помощи комплексных бригад промывки на подеме была выполнена досрочно годовая программа по ремонту паровозов. Приказ № 78 Ц. Сталинского наркома Л. М. Кагановича на подеме не выполняется, нарушается технологический процесс по ремонту паровозов.

Возникает вопрос, где же находятся руководители партийной организации депо, на глазах которых нарушаются приказы наркома. Секретарь партбюро т. Ильиных обо всем этом хорошо знает, но решительных мер не принимает. Парторганизация депо за последнее время ослабила партийно-политическую работу среди паровозников и комплексных бригад, не ведет борьбы с бракоделами и нарушителями трудовой дисциплины.

Большую роль в деле подема работы паровозного депо должен был сыграть узловой партийный комитет. Но, к сожалению, он во главе с секретарем т. Владимиром до сих пор совершенно не занимался вопросом оказания практической помощи паровозному депо, не помогал партийной организации вести борьбу за полную ликвидацию браков и аварий и укреплению трудовой дисциплины среди паровозных и комплексных бригад.

Дальше такое положение в работе паровозников нетерпимо. Узловой партийный комитет, совместно с партийным бюро паровозного депо, должны взяться за полную ликвидацию браков в работе паровозников и выправить работу комплексных бригад. Передовой отряд железнодорожников — паровозники обязаны резко выправить свою работу и показать себя в том, что они способны работать без браков и аварий, по боевому выполнять приказ № 230 Ц. Сталинского наркома Л. М. Кагановича.

Отделенческая Доска почета

За высокие показатели в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, за образцовое выполнение приказов народного комиссара товарища Л. М. Кагановича и обязательств в соревновании с угольщиками Кузбасса, с железнодорожниками Северо-Донецкой и Омской дорог, по представлению местных партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций заносятся на отделенческую Доску почета:

Бакланов Николай Иванович — машинист-кривоносовец паровозного депо Тайга, перевыполняет техническую скорость на 5 километров в час, сэкономил 15.022 килограмма топлива. Тов. Бакланов — держатель переходящего мандата руководства дороги.

Архипов Николай Михайлович — машинист-кривоносовец Тайгинского паровозного депо, член ВКП(б), при вождении поездов перевыполняет техническую скорость на 8 километров в час. В прошлом году он сделал 45 тысячный пробег между промывками.

Дудченко Роман Борисович — машинист-кривоносовец паровозного депо Тайга, член ВКП(б). Ежемесячно перевыполняет техническую скорость на 5 километров в час. Имеет экономию 20.218 килограмм топлива.

Прокопьев Павел Матвеевич — старший стрелочник станции Юрга I, стахановец, работает в зимних условиях без брака и аварий, стрелочное хозяйство содержит в чистоте и технической исправности.

Кривцов Максим Николаевич — стахановец, кандидат в члены ВКП(б) — дежурный по путям станции Тайга, большевикски борется за продвижение местного груза, держатель переходящего мандата руководства дороги.

Сватков Георгий Сергеевич — слесарь-стахановец механического цеха 5 дистанции пути, ежедневно выполняет нормы на 200 процентов. Тов. Сватков активно участвует в общественной работе.

Соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки

Повышают производительность труда

Призыв коллектива Московского инструментального завода — выполнить план третьей пятилетки по росту производительности труда в 4 года — встречен коллективом уголепогрузочной станции Судженка с большим воодушевлением. В ответ на это обращение стахановцы станции борются за выполнение государственного плана погрузки угля.

13 января комсомольско-молодежная смена, возглавляемая т. Хаустовым, выполнила государственный план погрузки угля на 105 процентов, маршрутизировали погруз-

ку на 100 процентов, простой вагонов под грузовыми операциями значительно сокращен.

По-стахановски работали составитель т. Коротаев, формировавший поезда по методу Краснова Кожухари. Полностью обеспечивали бесперебойную маневровую работу и безопасность движения поездов стрелочники тт. Яковлев, Пересыпкин, Атабаев и другие.

А. Семенов,

начальник станции Судженка.

Выполняют взятые обязательства

Коллектив комсомольско-молодежной смены станции Анжерская по-большевистски выполняет взятые обязательства в соревновании с угольщиками Кузбасса, борется за стопроцентное выполнение плана погрузки угля.

13 января смена в боевом содружестве с угольщиками Анжерских копей выполнила государственный план погрузки угля на 100 процентов, загруженные вагоны были полностью маршрутизированы.

Составитель смены т. Ладыгин и спеццех т. Немыкин формировали поезда за

30-35 минут, точно выполняя технологический процесс работы станции.

Старшие стрелочники 1 и 2 постов тт. Ванифатьев и Дьячков быстро готовили маршруты приема и отправления поездов, а младшие стрелочники тт. Тимофеев и Подберезкина обеспечивали составительской бригаде скоростное формирование поездов.

Г. Кривский,

заместитель начальника станции Анжерская.



На снимке: Пропагандист политотдела Закавказской железной дороги С. Д. Метрели проводит занятия по изучению Истории партии с машинистами паровозного депо Тбилиси.

фото В. Черкасова.

Фото-клише ТАСС.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Групповые консультации

Групповые консультации и товарищеские собеседования стали на Тайгинском узле одной из распространенных форм помощи самостоятельно изучающим историю ВКП(б).

С марта по декабрь месяц 1939 года мною проведено 52 групповых консультации по отдельным главам «Краткого курса истории ВКП(б)».

К каждой консультации я тщательно готовлюсь. Знакомлюсь с составом слушателей, уровнем их развития. Во время консультации я всегда пользуюсь наглядными пособиями. В результате, такая подготовка дает возможность успешно проводить консультации.

Надо отметить, что в проходимых групповых консультациях активное участие принимает интеллигенция. Достаточно указать, что из 725 человек, охваченных консультациями, больший процент относится к интеллигенции.

Групповые консультации и товарищеские собеседования всюду проходят с большим успехом, при высокой активности коммунистов и комсомольцев, самостоятельно изучающих историю большевистской партии.

Самостоятельно изучающие историю пар-

тии тт. Шестаков, Ангипин, Терешин, Тяглый, Потоляков, Ихтонов, Сухов, Васильева, Ракина и многие другие стали постоянными посетителями партийного кабинета. Эти товарищи упорно изучают теорию марксизма-ленинизма, стали активно участвовать в работе партийного кабинета.

Особенно нуждаются коммунисты в консультациях по четвертой главе «Краткого курса истории ВКП(б)». В парткабинете было зарегистрировано 172 вопроса на эту тему.

На узле было организовано 8 лекций на темы: «Исторический материализм о материальной основе жизни общества», «Основные черты марксистско-философского материализма», «Основные черты марксистско-диалектического метода». Мною, как консультантом парткабинета, проведены в ряде первичных парторганизаций несколько консультаций по этим темам, но это далеко недостаточно. В дальнейшем я поставил перед собой задачу, как можно больше провести консультаций и товарищеских собеседований по четвертой главе.

Н. Агафонов,

консультант парткабинета Тайгинского политотдела.

Выгрузка—важнейший резерв погрузки

Выгрузка—главный резерв для погрузки, поэтому выгрузке должно быть уделено самое серьезное внимание. Однако, не все командиры на нашем отделении поняли, что улучшение работы с выгрузкой—дело большой государственной важности.

На Тайгинском отделении в конце отчетных суток ежедневно остается большое количество неразгруженных вагонов. Только за 14 дней января отделение потеряло из-за плохой организации выгрузки 496 вагонов, могущих быть загруженными. Эта цифра наглядно говорит о том, что со стороны отдельных командиров не чувствуется большевистской ответственности за организацию выгрузки.

6 января дежурный по станции Тайга т. Сидельников с 14 часов 30 минут до конца суток не сумел подать под выгрузку 15 вагонов. 7 января дежурный по станции Анжерская т. Шапнев в течение 2 часов не подал под выгрузку 10 вагонов груза. 9 января на станции Томск II, 10 вагонов груза простояли в течение 3 часов 55 минут и также остались не разгруженными.

Как известно, не малая часть выгрузки производится силами клиентов транспорта. Многочисленные факты свидетельствуют о том, что отдельные клиенты плохо относятся к использованию подвижного состава и задерживают вагоны под выгрузкой. Например, 6 января по нераспорядитель-

ности руководителей Ишгинского цемзавода остались не разгруженными к концу суток 8 вагонов. 3 января начальник склада топлива т. Виноградов необеспечил рабочей силой разгрузку 9 вагонов, которые простояли так же несколько часов.

На ряде станций командиры, не обеспечивающие своевременную подачу вагонов под выгрузку, остаются безнаказанными, пользуясь бесконтрольностью со стороны начальника отделения т. Русакова и его заместителя по грузовой службе т. Журавлева, которые за последнее время, вместо оперативного руководства выгрузкой, стали на путь кабинетного фиксирования фактов срыва выгрузки.

Каждый вагон находится на учете государства, он должен беспрерывно находиться в движении, поэтому в том, кто срывает выгрузку вагонов, нужно применять более строгие меры воздействия. Надо добиться того, чтобы клиенты по государственному отношению к вагонам, не допускали непроизводительные перепростой. Наряду с этим, сами командиры отделения и станций должны извлечь урок плохой работы с выгрузкой и в кратчайший срок добиться повышения выгрузки—одной из важнейших государственных задач железнодорожников. Победному выполнению эту задачу, значит добиться подъема в работе нашего отделения.

А. Шокуров.

ПО ОТДЕЛЕНИЮ

ЦЕННОЕ НАЧИНАНИЕ

Жены железнодорожников тт. Ефименко, Трушина, Шадина, Егорченко, Мазурин и Коргузанова по примеру рубцовских женщин-активисток обслуживают горячей пищей паровозные бригады на контрольных постах станции Тайга. Они меж-

ду собой распределили дни дежурства. 14 января обслуживали паровозников женщины тт. Ефименко и Трушина.

Машинисты тт. Харьков, Батин, Сердюков и другие горячо благодарили женщин за их ценное начинание.

Благодарность за проявленную бдительность

За предотвращение крушения курьерского поезда и образцовую работу на протяжении ряда лет начальник дороги тов. Пушков объявил главному кондуктору т.

Коробанову и старшему кондуктору т. Скрипаль благодарность и премировал их деньгами по 200 рублей.

ОБ ОТМЕНЕ ЗАНЯТИЙ В ШКОЛАХ В МОРОЗНЫЕ ДНИ

Исполнительный комитет Тайгинского горсовета принял решение об освобождении учащихся 1—7 классов от учебы в морозные дни, когда температура воздуха достигает до 35 градусов без

ветра и 30 градусов при ветре. Для предупреждения детей об отмене занятий в эти дни на узле будут подаваться в 7 час. 30 мин. утра 4 протяжных гудка.

ОПРОВЕРЖЕНИЕ ШТАБА ЛЕНИНГРАДСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА

За вторую трехнедельку боевых операций в Финляндии не произошло на фронте существенных изменений. Если за первую трехнедельку имели место серьезные операции, окончившиеся созданием плацдармов на финской территории для советских войск, то за период второй трехнедельки дело ограничилось в большинстве случаев обычными стычками разведывательных отрядов и небольших пехотных частей. Внезапно наступившие сильные морозы значительно облегчили положение финских войск, но, несмотря на это, последние не сумели серьезно использовать благоприятную обстановку. Но зато иностранная печать, особенно французская, и, прежде всего, французское агентство Гавас успели за этот период развить большие операции по части фабрикация клеветнических измышлений в отношении советских войск. У штаба нет времени опровергать ежедневно каждое клеветническое измышление представителей иностранных агентств. Но штаб считает, что было бы бесполезно время от времени подводить итог клеветнической кампании этих господ и вскрывать их подлинное лицо.

1. Иностранные агентства, ссылаясь на мифические «источники» из Женевы, Гельсинки, Риги, заверяют, — не уверяют, а

кричат до хрипоты, — что финские войска прорвали фронт во всех направлениях, перешли советские границы и ведут свои операции на территории СССР. Это сущая ложь, причем ложь детская, неумная, смехотворная. На самом деле, ни на одном направлении финские войска не доходили до советских границ. Да едва ли они ставили себе такую задачу. На Выборгском направлении финские войска отстоят от советской границы на 70 километров, на сердобольском направлении — на 80 километров, на петсамоком направлении, южнее Петсамо, — на 130 километров, на улеаборгском направлении в сторону Рованиemi — на 120 километров и в сторону Суомуссалми — на 10—15 километров.

2. Иностранные агентства, особенно же агентство Гавас, ссылаясь на те же «источники», утверждает, что в боях в районе Суомуссалми 44-я советская дивизия «потеряла 14 тысяч человек».

Это утверждение представляет сверхъестественную фантазию его незадачливых авторов. 44-я дивизия всего-то имела на фронте не более 10 тысяч человек, — как могла она потерять 14 тысяч человек? На самом деле, советские войска имели здесь потери не более 900 человек, при-

чем потери эти объясняются больше внезапно наступившими морозами, чем действиями финских войск. Но иностранные сплетники старательно умалчивают о том, что финские войска потеряли здесь убитыми и ранеными не менее двух тысяч человек, причем финские шокеры зверски добивали своих раненых, чтобы не оставить «языки» в руках советских войск.

3. Иностранные агентства утверждают, ссылаясь на те же «источники», что финские войска прервали сообщение по Мурманской железной дороге, и что эта дорога теперь «совершенно парализована». Это такая же ложь, как и предыдущие утверждения. Это видно уже из того, что, как сказано выше, финские войска ни в одном пункте не доходили до советских границ, что финские войска отстоят от советских границ на десятки километров, а от Мурманской железной дороги — на сотни километров. На самом деле мурманская железная дорога ни на одну минуту не прерывала своей работы.

4. Те же иностранные агентства, ссылаясь на те же никому не известные мифические «источники», утверждают, что «русские потеряли Петсамо», что «русские призвали немцев на помощь», что не то 20, не то 40, не то 140 «немецких военных инструкторов» приехали в СССР для реорганизации советских войск. Считаем нужным заявить, что эта сверхъестественная сплетня превосходит

по своей лживости все другие сплетни господ из иностранных агентств. Петсамо с 1 декабря находится в руках советских войск. Советские части совместно с частями Первого финского народного корпуса, прибывшими недавно в Петсамо, не только занимают Петсамо, но выдвинулись еще южнее Петсамо на 130 километров. Что касается «немецких военных инструкторов», якобы прибывших в СССР «для реорганизации советских войск», то нам неведомо даже опровергать эту фантастическую и глупую болтовню. Нам кажется, что только животный страх перед перспективой военного блока между Германией и СССР мог продиктовать господам из французского агентства эту неумную сверхъестественную ложь.

Мы понимаем, что иностранным агентствам поручено их хозяевами вести пропаганду против советских войск. Они и ведут эту «пропаганду» нагромождая кучу лживых измышлений, чтобы оправдать свое существование. Но чего стоит пропаганда, основанная не на фактах, а на обмане? Систематически обманывать общественное мнение — не в этом ли состоит «пропаганда» защитников «цивилизации»? Мы не думаем, что представители иностранной прессы могут пасть так низко.

Ответ. редактор

П. ПЛЕНИН

Адресредакции: Тайга, дом НКПС № 46. Телефоны: редактор № 3—67, отв. Упол. Обллита № В—25710

Типография газеты «За большевистский транспорт» секретарь № 3—23 2 звон., общий и экспедиция № 3—65