

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 70 (1033)

17 июля 1940 года, среда.

Цена 6 коп.

ВСТРЕТИМ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА ВЫСОКИМ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ ПОДЪЕМОМ

Приближается пятая годовщина Сталинского дня железнодорожника. С чувством великой гордости за свою социалистическую родину готовятся к этому дню железнодорожники Тайгинского отделения. Новыми трудовыми успехами они встречают свой праздник.

Из дня в день ширится и растет трудовой подъем. Железнодорожники нашего отделения: машинисты, вагонные мастера, диспетчеры, стрелочники — все честные труженики живут сейчас единым чувством, единым желанием — прийти к празднику с новыми достижениями, внести в дело социалистического строительства свой новый вклад.

Честные труженики Тайгинского отделения знают, что в переживаемую нами пору, когда половина населения земного шара втянута в империалистическую бойню, когда военная опасность для нашей страны в значительной степени выросла, труд их должен быть максимально производительным, поистине самоотверженным.

Любовь к своей родине, беспредельная преданность большевистской партии и вождю народов товарищу Сталину находят яркое выражение во всей подготовке к празднику. С каждым днем все более ширится социалистическое соревнование, увеличиваются ряды стахановцев-кривососовцев, тут высокие показатели производительности труда.

Бригадир 25 дистанции пути тов. Стрельников с честью выполнил взятые социалистические обязательства, его отделение стало стахановским. Путевые обходчики 5 дистанции пути тт. Юников, Брагин, Бабинова и Подунов содержат свои километры пути в отличном состоянии.

С новой силой развернулось социалистическое соревнование среди коллектива Анжерского вагонно-ремонтного пункта. Стахановцы бригады текущего отцепочного ремонта т. Шелехова выполняют производственное задание от двух до трех норм в смену.

Показывают образцы высокой производительности труда тайгинские паровозники. Бригадир подвального цеха т. Горелов организовал работу так, что люди работают с полной нагрузкой все 480 минут, и его бригада за первую декаду июля отремонтировала 4,5 паровоза, вместо 4 по плану. 12 июля машинист т. Морозов провел поезд по перегону Тайга — Мариинск на 17 минут раньше расписания, а машинист т. Алексеев от Болотной до Тайги на 35 минут.

Прекрасные образцы работы показывает коллектив ст. Судженка (нач. ст. т. Семенов, парт. орг. т. Сулимов) план погрузки угля за первую декаду июля выполнил на 103,6 процента, простой вагонов под грузовыми операциями снизил на 3 часа.

Готовясь к празднику, железнодорожники должны не забывать, что задачи транспорта растут и усложняются, что сейчас необходимо поднять качество работы и устранить все недостатки, мешающие в выполнении государственных заданий и повышении производительности труда. Указ Президиума Верховного Совета СССР о переходе на восьмичасовой рабочий день, семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений создает прочную основу для выполнения этих задач и для улучшения всей работы нашего отделения.

По решению политотдела дороги на Тайгинском отделении намечено проведение массового политдня по разъяснению Указа Президиума Верховного Совета СССР. Основной задачей политдня является: глубокое изучение всеми рабочими, интеллигенцией и служащими Указа; поднятие производственной и политической активности масс; организация железнодорожников на решительную борьбу с прогульщиками, лентяями, рвачами и разгильдяями; создание атмосферы презрения и ненависти к нарушителям нового закона; мобилизация железнодорожников на выполнение взятых обязательств к Сталинскому дню железнодорожника.

Политдень будет проходить на всех предприятиях и учреждениях нашего отделения в форме массового рабочего собрания. И только там, где будет по-настоящему проведена подготовка, политдень даст желаемые результаты.

Партийные, профсоюзные и хозяйственные руководители должны немедленно взяться за подготовку к политдню. Разъяснить всем железнодорожникам цели и задачи проводимых мероприятий и организовать их на активное участие в подготовке и проведении массового политдня. Надо не забывать, что основной причиной роста прогулов, опозданий и плохой работы отдельных цехов, бригад и людей является незнание исторического значения Указа, незнание, что дает государству увеличение рабочего времени и почему этот закон является необходимостью в данной международной обстановке.

Успешное проведение политдня даст полную возможность всем рабочим, интеллигенции и служащим понять сущность нового закона и международной обстановки, а это значит — обеспечить выполнение Указа и закрепление достигнутых успехов в социалистическом соревновании навстречу Сталинскому дню железнодорожника.

Встретить Сталинский день железнодорожника новыми трудовыми подвигами и точным выполнением Указа Президиума Верховного Совета СССР — дело чести, дело славы всех работников социалистического транспорта.

Навстречу Сталинскому дню железнодорожника

Доска почета

За высокие производственные показатели, за образцовое выполнение приказов народного комиссара товарища Л. М. Кагановича и обязательств в соревновании на достойную встречу Сталинского дня железнодорожника, по представлению местных партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций заносятся на Доску почета:

Ноговицын Семен Прокопьевич — плотник среднего ремонта Тайгинского вагонного депо, ежедневно выполняет задания на 200-250 процентов, работает без браков. Хороший общественник, ведет непримиримую борьбу с нарушениями трудовой дисциплины.

Минин Дмитрий Федорович — осмотрщик-автоматчик, кандидат в члены ВКП(б), не допускает задержек поездов по своей вине, все поезда отправляет строго по графику с нулевой утечкой воздуха из тормозной магистрали. Является держателем переходящего мандата подора и управления дороги.

2200 тонн

С новой силой разворачивается социалистическое соревнование среди тайгинских паровозников за достойную встречу пятой годовщины Сталинского дня железнодорожника.

Машинисты паровоза № 2083 т. Иванова В. — орденоносец и т. Дикович М., награжденный знаком „Почетному железнодорожнику“, первыми включились в плавильное движение, перешли на хозрасчет и систематически выполняют техническую скорость на

39-40 км в час, при задании 37,1. За июнь сэкономили 48 тонн топлива.

Выполняя взятые на себя обязательства, машинист т. Иванов В. в сторону Болотной провел тяжеловесный поезд в 2200 тонн за 2 часа, вместо 3 ч. 35 мин., предусмотренных по расписанию, и сэкономил 2 тонны угля.

Н. Еремин,
секретарь узлового комитета ВЛКСМ ст. Тайга.

Работали в противогазах

С большой активностью готовятся комсомольцы встретить Сталинский день железнодорожника.

Комсомольско-молодежная смена механического цеха подвального цеха 12 июля, в количестве 25 человек, полтора часа проработала в противогазах, где показала высокую производительность труда. Токари тт. Дымковский (группа этой группы), Савельев дали производительность труда от

304 до 315 процентов, токари тт. Емельянова и Куликов от 200 до 227 процентов, строгальщик т. Большанин — 180 процентов.

В ночь на 13 июля смена т. Федорова в количестве 18 человек, проработав в противогазах 1 час 30 минут, также показала хорошие образцы в работе.

Ф. Кротов,
секретарь комитета ВЛКСМ паровозного депо Тайга.

УКАЗ

Президиума Верховного Совета СССР

Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями

1. Установить, что выпуск недоброкачественной или некомплектной промышленной продукции и выпуск продукции с нарушением обязательных стандартов является противогосударственным преступлением, равносильным вредительству.

2. За выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за выпуск продукции

с нарушением обязательных стандартов — директоров, главных инженеров и начальников отделов технического контроля промышленных предприятий предавать суду и по приговору суда подвергать тюремному заключению сроком от 5 до 8 лет.

3. Поручить прокурору СССР обеспечить неуклонное проведение в жизнь настоящего Указа.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 10 июля 1940 г.

Провели поезда по графику

Машинисты Тайгинского паровозного депо в первые дни введения нового графика показали образцы быстрого продвижения поездов.

12 июля машинист паровоза № 738 63 т. Морозов провел поезд № 750 от ст. Тайга до ст. Мариинск за 4 часа 40 минут, вместо положенных 5 часов 03 минуты по графику. Машинист т. Алексеев провел поезд от Болотной до Тайги за 3 часа, при норме 3 часа 35 минут.

Хорошо провел в этот день поезд № 2852 машинист т. Феоктистов, он сократил время следования по участку на 43 минуты.

Д. Сычев,
диспетчер-графист Тайгинского отделения.

Наш подарок

Воодушевленные приближением праздника — Сталинского дня железнодорожника, машинисты депо Тайга с большой гордостью приносят подарки матери родине.

14 июля машинист т. Дикович М., награжденный знаком „Почетному железнодорожнику“, его помощник т. Шипулин И. и кочегар т. Русаков С. в противогазах провели поезд от ст. Тайга до ст. Болотная с технической скоростью 43 км., при задании 37,1.

На обратном пути эта бригада тоже вела поезд в противогазах и значительно перевыполнила заданную техническую скорость. Поезда сопровождал политрук бригады т. Кротов Ф.

Ф. К-в.

Не борются за график

Первые дни работы по новому графику показали, что отдельные командиры станции Тайга и работники пункта технического осмотра плохо борются за отправку поездов точно по новому паркомовскому графику.

В дежурство диспетчера т. Лапина сетевой поезд № 505 должен был отправиться по графику в 8 часов 51 минуту. К этому времени состав не был готов, хвостовую часть его поставили только в 8 часов 59 минут. В результате поезд был отправлен с опозданием на 19 минут.

11 июля из-за неразворотливости составителя т. Ускова, осмотрщиков вагонов тт. Ганичкина и Демина поезд № 581 также был задержан на 12 минут по отцепке большого вагона.

Поезд № 60 в это дежурство был задержан на 25 минут. Получилось это потому, что маневровый диспетчер т. Лапин и дежурный по путям т. Лемешенко несвоевременно представили к осмотру вагон № 4654, который оказался непригодным к следованию с поездом.

Ф. Пырников.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

На индивидуальной консультации

Молодой член ВКП(б) Иван Нестерович Ихтонов — передовой товарищ в парторганизации Тайгинского кондукторского резерва. В резерве его знают как лучшего стахановца, как хорошего общест-венника.

Являясь передовиком на производстве, т. Ихтонов строго соблюдает партийную дисциплину: он самостоятельно изучает «Краткий курс истории ВКП(б)». Проходившая на днях индивидуальная беседа показала, что т. Ихтонов не плохо объяснил вопрос об экономизме, легальном марксизме и о национальной розни в дореволюционной царской России.

Но т. Ихтонов недостаточно уяснил историческое значение книги Владимира Ильича Ленина «Что делать?». А со страниц «Что делать?» и прозвучали пламенные слова Владимира Ильича Ленина: «Без революционной теории не может быть и революционного движения... Роль передового борца может выполнять только партия, руководимая передовой теорией». (Ленин. Том IV стр. 380).

Следовательно, в книге «Что делать?» Ленин первый в истории марксистской мысли обнажил до корней идейные истоки оппортунизма, подвинул значение революционной теории, сознательно в рабочем движении, показал роль партии для рабочего класса. В ней Ленин блестяще обосновал, что марксистская партия — есть соединение рабочего движения с социализмом и дал глубокую раз-

работку идеологических основ этой партии. Все проблемы, разработанные и развитые Лениным в книге «Что делать?», легли в основу идеологии большевистской партии.

Коммунист т. Ихтонов начинает упорно работать над учебником. Он уже изучил 3 главы «Краткого курса истории ВКП(б)» и полностью их законспектировал. В настоящее время он работает над 4 главой по II разделу о диалектическом и историческом материализме.

По другому относится к партийной учебе кандидат в члены ВКП(б) этой же парторганизации т. Банщиков А. П., он только еще читает 2 главы «Краткого курса истории ВКП(б)», конспектов не составляет, объясняя это тем, что он не имеет времени.

На беседе выяснилось, что т. Банщиков не работает над собой, он уже в течение месяца «Краткий курс» даже в руках не держал, поэтому и не удивительно, что ни на один из поставленных вопросов он не мог правильно ответить. На вопрос «Кто такие народники?» т. Банщиков ответил: «Это люди, передевши в крестьянскую одежду, убили царя Николая не то первого, не то второго».

По окончании беседы т. Банщиков дал слово, что он по-настоящему возьмется за изучение «Краткого курса истории ВКП(б)» и будет чаще посещать парткабинет.

Н. Агафонов,
консультант парткабинета
Тайгинского политотдела.



Заведующий парткабинетом Закавказской железной дороги В. Н. Кикнадзе (справа) проводит групповую консультацию для рабочих, самостоятельно изучающих историю ВКП(б).
Фото О. Булештского.

О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ УКАЗА ПРЕЗИДИУМА
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ОТ 26 ИЮНЯ 1940 ГОДА

Из постановления политотдела Томской железной дороги от 13 июля 1940 года

Политотдел дороги устанавливает, что Указ Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» на дороге выполняется крайне неудовлетворительно.

Политотдел, руководители партийных, комсомольских и профсоюзных организаций, особенно Тайгинского, Инского, Новосибирского и Беловского отделений, ограничили главным образом проведение митингов и общих собраний вокруг Указа в первые дни после его издания, свернув в дальнейшем политическую работу среди рабочих и служащих, не установили повседневного контроля за выполнением Указа, с большим опозданием стали разоблачать и привлекать к уголовной ответственности отдельных хозяйственников, прикрывавших прогульщиков. В итоге по этим отделениям продолжают иметь место прогулы.

Хозяйственные руководители дороги длительное время стояли в стороне от борьбы за выполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР. Приказы наркома Л. М. Кагановича № 132/Ц и 150/Ц до сих пор не выполняются, и начальники служб ежедневно не докладывают начальнику дороги о ходе выполнения Указа Президиума Верховного Совета СССР. При наличии фактов укрывательства прогульщиков начальниками отдельных хозяйственных единиц (ПЧР-3 Плотников, дорожный мастер Издревской дистанции Хохолков, нач. Новосибирской райогрузконторы Ременин, зам. нач. паровозного депо Усаты Бычок и др.) управление дороги не приняло никаких мер к привлечению их к уголовной ответственности.

Графики работы предприятий еще не перестроены так, чтобы они полностью соответствовали Указу Президиума Верховного Совета СССР и приказам наркома товарища Л. М. Кагановича. В паровозных депо Инская и Тайга смены подсобных пехов до 10 июля не дорабатывали по 30 минут ежедневно.

Подор отмечает, что прокуратура дороги в течение нескольких дней после опубликования Указа Президиума Верховного Совета СССР бездействовала и занимала позицию безразличного отношения к проведению в жизнь этого важнейшего закона. При наличии прогулов до 6 июля не было проведено ни одного судебного процесса над дезорганизаторами производства.

Бездеятельность в выполнении Указа проявили руководители Дортрансгпнта и Новосибирского райтрансгпнта т. Лой и т. Бирюков, которые не приняли никаких мер к перестройке работы торговой сети, предприятий общественного питания и хлебопечения в связи с новым трудовым порядком на предприятиях.

Дорожный отдел приема и увольнения (и. о. нач. т. Картавый) не занимался реализацией Указа и запутал дело оперативного учета состояния трудовой дисциплины на дороге, поэтому на основании его данных невозможно судить о действительном положении дел с прогулами на дороге.

Политотдел дороги постановляет:

1. Предложить начальникам политотделов отделений, секретарям узловых парткомов и первичных парторганизаций, секретарям комитетов ВЛКСМ и партгруппе Дортрансгпнта принять меры к улучшению массово политической работы, повседневно разъясняя железнодорожникам исключительное важное значение Указа Президиума Верховного Совета СССР, неуклонно выполнять директиву Политуправления НКПС от 4 июля 1940 г.

Вся массово-политическая работа должна быть направлена на укрепление трудовой дисциплины, на конкретную организацию работы по пересмотру норм и расценок в соответствии с приказом № 132/Ц.

В соответствии с указанием подора в период с 20 по 25 июля подготовить и провести по всем предприятиям и учреждениям дороги массовый политдень, посвященный глубокому разъяснению Указа Президиума Верховного Совета СССР.

Предупредить начальников по-

литотделов Тайгинского и Инского отделений тт. Николаева и Масленникова и зам. нач. политотделов Беловского и Новосибирского отделений тт. Финагорова и Аксарина о том, что на них лежит политическая ответственность за создание немедленного перелома в выполнении Указа Президиума Верховного Совета СССР, приказа № 132/Ц.

2. Подор обязывает редактора газеты «Железнодорожник Кузбаса», редакторов отделенческих газет и узловых многотиражек обеспечить систематическое освещение на страницах газет выполнения Указа Президиума Верховного Совета СССР, а также решений судов по делам прогульщиков, решительно разоблачая все случаи попыток скрыть от суда дезорганизаторов работы предприятий дороги.

3. Подор обязывает прокурора дороги немедленно принять меры к выполнению Указа Президиума Верховного Совета СССР и приказа № 132/Ц.

4. За проявленную бездеятельность в перестройке торговой сети и предприятий общественного питания в соответствии с требованием работы по новому на основе Указа Президиума Верховного Совета СССР и приказа № 132/Ц объявить строгий выговор зам. нач. Дортрансгпнта тов. Лой и нач. Новосибирского райтрансгпнта тов. Бирюкову.

Обязать тт. Лой и Бирюкова в трехдневный срок провести мероприятия, обеспечивающие полную перестройку торговой сети, предприятий общественного питания и хлебопечения, подчинив их работу интересам лучшего обслуживания рабочих и служащих предприятий дороги. Предупредить тт. Лой и Бирюкова, что, если в указанный срок не будет исправлено положение, то они будут привлечены к судебной ответственности.

5. До 25 июля с. г. заслушать в подоре персонально доклады начальников политотделов отделений о ходе выполнения Указа Президиума Верховного Совета СССР.

Начальник политотдела
Томской ж. д.
И. МОЩУК.

ПОДНЯЛАСЬ
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Указ Президиума Верховного Совета СССР об удлинении рабочего времени встречен коллективом пункта технического осмотра ст. Судженка с удовлетворением. Переход на семидневную рабочую неделю, перед нами встала задача — максимально использовать рабочий день, увеличить производительность труда.

До Указа бригады по ремонту вагонов работали 4 дня, пятый отдыхали и получалось, что не успеешь сбить остаток больных вагонов, как подходит выходной день.

Переход на семидневную рабочую неделю позволил нам значительно сократить количество больных вагонов. Если до этого остаток больных вагонов был 6 вагонов, то сейчас мы имеем к концу суток не больше 3.

Наряду с этим, переход на семидневную рабочую неделю дал

возможность нашему коллективу увеличить выпуск вагонов из ремонта и поднять производительность труда среди работников, связанных с ремонтом. До издания нового закона о труде мы выпускали из ремонта по 6—8 вагонов в сутки. Теперь же положение изменилось, наш цех стал выпускать за сутки по 9—10 вагонов.

Подняли свою производительность труда и работники пункта технического осмотра. Электросварщик-стахановец т. А. Овсянников до издания нового закона выполнял нормы на 300 процентов, а сейчас он поднял свою производительность труда до 315 процентов. Токарь-шечник т. Дубинев обрабатывал по 3 колесных пары, а сейчас он обрабатывает по 5 колесных пар.

Хорошо работают и работники сменного дежурства. Тов. Гавриленко сейчас замечает осмот-

щика-автоматчика, он не имеет задержек поездов, отправляет их с нулевой уткой воздуха из тормозной магистрали.

Производительность труда повышают не только отдельные стахановцы, но даже и целые бригады. Бригада отцепочного ремонта (бригадир т. Егоров), повседневно борясь за нулевой остаток, выпускает за смену по 6 вагонов, при норме 4, систематически сокращает простой вагонов в ремонте на 30 минут. Помимо этого, бригада т. Егорова на 14 июля уже выпустила 8 вагонов годовым осмотром.

В повышении производительности труда большую роль сыграли и другие мероприятия, которые проведены в связи с новым трудовым законом.

До издания нового закона кузнецы работали на 4 смены. Все горны были заняты. Таким образом, кузнецы не имели возможности работать на двух горнах. Теперь мы кузнецов перевели работать на 3 смены, в результате

чего они получили возможность работать на 2-х горнах. Такое мероприятие повысило их производительность труда. Кузнец т. Михеев выполняет нормы на 249 процентов, т. Россиния на 200 процентов. Значительно повысили свою производительность и другие работники пункта технического осмотра.

Вместе с подъемом производительности труда, восьмой час работы значительно повысил и заработок рабочих нашего коллектива. Электросварщик т. Овсянников при семичасовом рабочем дне зарабатывал по 11 рублей в смену, а сейчас он зарабатывает в среднем 15-18 рублей. Токарь-шечник т. Дубинев в среднем за 8 часов зарабатывает на 4 рубля больше, чем он зарабатывал при семичасовом рабочем дне.

Борьба с прогульщиками и летунами стала неотложным делом всего командного состава и стахановцев пункта технического осмотра. Каждый случай нару-

шения трудовой дисциплины широко обсуждается среди общест-венности, доводится до сознания каждого члена коллектива.

С момента издания Указа по нашему коллективу допущено 3 случая прогулов и опозданий. На нарушителей нового трудового закона В. Зеленкина, Безрукова и А. Богданова дела переданы следственным органам, и скоро они предстанут перед судом.

Эти случаи нарушений трудовой дисциплины широко обсуждены среди коллектива пункта технического осмотра. Передовые стахановцы, залеймив позором этих дезорганизаторов производства, взяли обязательство — повседневно укреплением трудовой дисциплины притти к Всесоюзному дню железнодорожника с новыми производственными победами.

П. Рыбин,

мастер пункта технического осмотра станции Судженка.

ИДИТЕ РАБОТАТЬ НА ТРАНСПОРТ!

ИДИТЕ УЧИТЬСЯ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ИНСТИТУТЫ!

КО ВСЕМ ВЫПУСКНИКАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ШКОЛ

Дорогие ребята!

В нашей счастливой стране радостно живется детям. Нигде, ни в одном государстве нет такой заботы о юных гражданах, как в СССР. О нас, о наших нуждах, о нашем воспитании думает и заботится советское правительство, коммунистическая партия, лучший друг детворы, дорогой товарищ Сталин.

Эту отцовскую заботу особенно чувствуют дети советских железнодорожников. У нас есть 2.600 специальных железнодорожных школ, в которых обучаются 1.135 тысяч детей. Только за последние пять лет выстроено 449 новых школ для детей железнодорожников. Каждое из этих учебных заведений отлично оборудовано, имеются хорошие библиотеки, железнодорожные кабинеты и т. д.

Кроме того, в целом ряде пунктов Советского Союза построены детские железные дороги. Они есть в Тбилиси, Днепрпетровске, Гомеле и других городах.

Вот в Горьком, например, сооружена замечательная детская железная дорога, посвящая имя А. М. Горького. Она вступила в эксплуатацию 8 ноября 1939 года.

Увлекательна и интересна работа юных железнодорожников. За это время мы провели 812 поездов, перевезли 53.717 пассажиров. Нашу дорогу осматрело около 65.000 человек, подавляющее большинство из них дети. И все они проявили глубокий интерес к дороге, изъявили желание стать юными железнодорожниками.

Мы любим свою дорогу, гордимся ею, гордимся тем, что успешно овладеваем техникой железнодорожного дела.

Таких дорог в Советском Союзе насчитывается пока 13. Но число их все время увеличивается. Детские дороги—это своеобразные техникумы, готовящие кадры для железнодорожного транспорта. Учащиеся железнодорожных школ, работая на малых дорогах, приобретают знания основ железнодорожного дела. Юные железнодорожники могут в будущем стать техниками и инженерами, принести большую пользу социалистическому транспорту.

Так именно и поступают многие учащиеся железнодорожных школ. Но есть и такие, причем немало, которые, окончив железнодорожные школы, не остаются работать на транспорте.

Это, по нашему мнению, несправедливо. Раз мы учимся в железнодорожных школах, то и должны потом работать на транспорте. Тем более, что профессия железнодорожника не менее увлекательна и интересна, чем любая другая.

Каждый школьник должен понимать, что железнодорожному транспорту нужны техники, нужны инженеры, нужны работники всех специальностей. Мы призываем все 23 тысячи юношей и девушек, окончивающих в этом году железнодорожные школы, идти работать на транспорт.

Каждый может здесь проявить свои способности, каждый может заниматься любимым делом.

Почетна и ответственна роль железнодорожника, на каком бы посту он ни стоял. Машинист, дежурный по станции, диспетчер, осмотрщик вагонов, путеец, связист—каждый железнодорожник выполняет большой государственный долг. Он обеспечивает погрузку и перевозку хлеба, руды, металла, угля, нефти, танков, пушек— всего того, что нужно для развития и укрепления страны Советов.

Мы, юные железнодорожники детской железной дороги им. Горького, единодушно решили пойти работать на железнодорожный транспорт. Уже в этом году те из нас, которые закончили школу и по тем или иным причинам не будут призваны в Красную Армию, гордостью займут свое место у великого железнодорожного конвейера.

Есть среди нас такие, которые будут, конечно, продолжать учиться, пойдут в высшие учебные заведения. Они твердо решили поступить на учебу в железнодорожные институты, которых в нашей стране немало.

Ити работать на транспорт, учиться в железнодорожных институтах—к этому мы и зовем вас всех. Надеемся, что наш призыв получит горячую поддержку у всех учащихся железнодорожных школ.

Да здравствует и процветает социалистический транспорт!

Да здравствует славный нарком товарищ Л. М. Каганович!

Да здравствует наш лучший друг, родной отец и учитель товарищ Сталин!

По поручению делегации детской железной дороги им. Горького: Олег Соколов, Роза Лебедева, Зяма Либов, Гриша Погодин, Нина Сви́дская, Галя Александрова, Азис Негматулин, Олег Смолянинов, Рива Рубашкина, Яша Фияксель, Витя Дунаев, Валя Пискунова, Володя Низяков и другие, всего 45 подписей.

Рабкоровский рейд по проверке выполнения
Указа и приказов наркома

Работать производительно все 480 минут в смену

В передовой бригаде тов. Горелова

С введением нового трудового закона еще больше возросла роль командира на производстве. Перестройка работы по-новому предъявила большие требования к мастеру, бригадир. Они почувствовали особую ответственность за рациональное использование рабочей силы и механического оборудования.

Бригадир под'емочного цеха т. Горелов по-боевому борется за выполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР о переходе на 8 часовую рабочую неделю и семидневную рабочую неделю. Он укрепил трудовую дисциплину, полностью ликвидировал непроизводительный простой рабочей силы, улучшил качество выпускаемой продукции.

Передовой командир—т. Горелов поставил дело так, что все 480 рабочих минуты полностью

загружены работой, в бригаде нет ни одного мастерового, который бы простаивал без работы. Он уделяет особое внимание каждому из членов бригады, смотрит за выполнением задания и качеством ремонта.

Бригада т. Горелова достойно держит переходящее красное знамя руководства депо. В бригаде нет ни одного случая нарушения трудовой дисциплины; она значительно сократила простой паровозов на под'емочном ремонте. За первую половину июля бригада отремонтировала 4,5 паровоза, вместо 4, заданных по плану.

Стахановцы бригады с честью выполняют обязательства, данные наркомом товарищу Л. М. Кагановичу,—притти в Сталинскому дню железнодорожника с отличными показателями в работе.

Нет борьбы за уплотнение рабочего дня

В цеху сменного мастера т. Козлова, нет настоящего контроля за работой мастеровых. Вследствие этого многие мастеровые не серьезно, безответственно относятся к своим обязанностям, не используют полностью положенное для работы время.

Строгальница Паршинова закончила работу на 20 минут раньше и до конца смены ничего не делала. Бригадир же Егосин в своей бригаде не контролирует работу мастеровых, не ведет борьбы за рациональное использование рабочей силы и механизмов.

Не ведет борьбы за уплотнение рабочего дня и мастер

т. Козлов. Токарь Развозжаев простоял целый час без работы только потому, что Козлов не обеспечил его материалами.

В аппаратном цехе бригада Алексеева приступила к работе спустя семь минут после гудка; плотник т. Лапушкин простоял 15 минут потому, что бригадир т. Серов не обеспечил его работой.

Бригадир автоматного цеха т. Попов после того, как слесари приступили к работе, начал перетаскивать стол, в результате 6 мастеровых не могли выполнять свою непосредственную работу в течение 20 минут.

В механическом цехе простаивают станки

Еще до начала работы в механическом цехе на одном из распределительных щитов слесарь предохранитель, и станки южной стороны не работали. Когда спросили у мастера т. Колесова, почему в течение 20 минут не работают станки? Он беспомощно развел руками. Оказалось, что электромонтер Резник опоздал на работу на 10 минут, и некому было устранить повреждение, и только через 22 минуты станки начали работать.

Отдельные токари и после пуска трансмиссии долго еще не приступали к работе. Токарь Чисовских приступила к работе в половине восьмого, токарь Пронин простоял 45 минут из-за того, что бригадир т. Федоров не обеспечил его работой, и он вы-

нужден был сам сходить на паровоз для того, чтобы снять размер для выточки штудера, на что потратил полчаса.

Приведенные выше факты показывают, что нарушение трудовой дисциплины Резник явился основной причиной в простое ряда станков механического цеха. Когда его спросили, почему он допустил опоздание, он ответил, что некому было разбудить, родные ушли в магазин.

Опоздания среди электромонтеров очень частые явления. Мастер же электрооборудования Муравьев не ведет с прогульщиками решительной борьбы, поэтому и не случайно, что среди электромонтеров так велико количество нарушений трудовой дисциплины.

Браки не изжиты

Бригада цеха под'емки, где бригадиром т. Почеревин, часами просиживает в ожидании обработки деталей механическим цехом (мастер т. Колесов).

Подписчики и буксы с паровоза ОВ № 2402 были отданы для фрезеровки и наплавки пять дней тому назад, но до сих пор еще не все сделаны.

Безответственно относятся к своим обязанностям некоторые разметчики. Разметчик Назаров Николай разметил шворневую подушку

так, что ее три раза носили на строгальный станок для подгонки.

Нет никакой заботы о качестве ремонта и в котельной бригаде бригадир Тряпичникова. При производстве вставки тендерной рамы паровоза серии "ОВ" № 3065 этой бригадой допущен брак. Мастер же котельного цеха Ульяхин не обращает никакого внимания на работу бригады Тряпичникова.

В кузнечном цехе

Дневная смена кузнечного цеха вышла на работу своевременно. До начала работы оставалось несколько минут. Мастеровые, дымя папиросами, сидели в ожидании бригадира. Стрелка часов показала семь, и гудок известил о начале работы, но в кузнице было тихо, механизмы не двигались.

Почему не работаете?—спросили мы у сидевших на наковальне товарищей.—Вентиляция вышла из строя, передаточные ремни порвались,—ответили они.

Когда мы вошли в вентиляторную, то сразу увидели, что, действительно, ремни были порваны.

Шорника Омельченко не было в вентиляторной, он еще до гудка отправился в поиски за шивателями; разыскав кое-какие реверочки, он только в половине девятого начал шивать ремни; шив их он, пустил вентилятор. И только без 15 минут девять кузница начала работать. Так бывает почти ежедневно.

Положение со шивателями передаточных ремней хорошо известно руководителям паровозного отделения (начальник т. Гудевский), однако решительных мер к устранению этого не принимают. А руководители депо расписались в своей беспомощности и прямо заявляют, что не могут нигде достать шивателей для передаточных ремней.

Беспомощными оказались они и в таком вопросе, как своевременный ремонт парового молота в кузнице. Вот уже в течение почти двух месяцев один из паровых молотов стоит в ожидании ремонта. Молот, который сейчас работает, не обеспечивает бесперебойной работы кузницы. Кузнецы во время работы становятся друг другу в затылок, для того чтобы отковать нужную деталь.

Не в порядке также рабочий инструмент. Но бригадир инструментальной т. Нотояло не проявляет нужной заботы, чтобы снабдить кузницу хорошим инструментом.

Дело руководителей депо и командиров цехов

Все приведенные неутешительные факты ярко свидетельствуют о том, что хозяйственные и партийные руководители депо и паровозного отделения, вместе с командирами цехов, не приступили еще вплотную к неуклонному выполнению Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня с. г. не ведут упорной борьбы за уплотнение рабочего дня, за выпуск высококачественной продукции, не создают непримиримого отношения всего коллектива к прогульщикам, летунам и дезорганизаторам производства.

Бригада рабкоровского рейда: Катасонов, Гнатюк, Попов, Егорченко, Чернышев, Демидов и др.

НИ МАЛЕЙШИХ ПОБЛАЖЕК ПРОГУЛЬЩИКАМ И ЛЕТУНАМ

После выхода в свет Указа Президиума Верховного Совета СССР об увеличении рабочего дня, рабочей недели и суровой борьбы с дезорганизаторами производства прошло более полумесяца, почти столько же времени прошло с момента издания приказа наркома № 132/Ц. Время для реализации этих важнейших исторических документов прошло больше, чем нужно.

Первые дни работы по-новому не дали еще того, что можно было дать социалистическому государству. Государство сейчас требует от всех рабочих и служащих четкого и самоотверженного труда каждого на своем посту, а между тем на многих участках нашего отделения дезорганизаторы производства еще не обузданы, они и на сегодняшний день продолжают своими прогулами и самовольными уходами с трудового поста наносить огромный ущерб государству.

Больше всего нарушений нового трудового закона по Тайгинскому вагонному депо. Проверкой установлено, что после издания Указа по депо участились случаи нарушения трудовой дисциплины. Здесь только за 14 дней допущено 20 случаев нарушений трудовой дисциплины; из них 6 прогулов, опозданий на 20 минут—14, а передано в суд на рассмотрение дел прогульщиков 5.

Не пройдет дня, чтобы в вагонном депо не было допущено нарушений трудовой дисциплины. 28 июня опоздал на 10 минут Булагин, 29 июня на 4 минуты Бульба, на 10 минут Малютин. Положение не изменилось и в последующие дни. 3 июля Байкалов совершенно не вышел на работу; 11 июля Павловский также не вышел на работу. Этого же числа работница Воротынцева опоздала на 25 минут.

Ни чем иным, как самоуспокоенностью можно объяснить тот факт, когда секретарь партбюро т. Бобынцев, председатель мест-

ного комитета т. Антипин и начальник депо т. Болтарчук не знают причин, порождающих прогулы и опоздания. Эти руководители после опубликования Указа сочли, что трудовая дисциплина наладится сама собой. Достаточно сказать, что председатель местного т. Антипин не провел ни одного профсоюзного собрания по Указу, а только ограничился десятиминутной читкой его на планерных совещаниях.

Такое мощное средство в налаживании трудовой дисциплины, как стенная газета, была выпущена только 12 июля. На витрине в истрепанном виде висит номер газеты „Гудок“ за май, да и витрина стенгазеты заставлена со всех сторон досками так, что рабочий с большим трудом может подойти и прочитать ее.

Приказ наркома № 132/Ц полностью не доведен до сознания каждого рабочего. Пункт приказа, в котором говорится о подготовке рабочего места и деталей, не выполняется. Мастерские, вместо полезной работы, вынуждены тратить драгоценное время на поиски деталей для ремонта вагонов и подготавливать рабочие места; в самом депо очень грязно, детали находятся в беспорядке. Однако такое положение мало тревожит руководителей депо.

Что сейчас требуется для того, чтобы совершенно ликвидировать прогулы, опоздания и самовольные уходы с работы? Необходимо покончить с благодушием, которое имеется у хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей. Они должны полностью оградить предприятие от дезорганизаторов производства, не давать ни малейших поблажек прогульщикам и летунам. Этому требует от нас партия и правительство, этому обязывает всех работников транспорта сталинский нарком товарищ Л.М. Каганович

И. Гавриленко.

ВСТРЕЧА С ПИСАТЕЛЯМИ

15 июля в клуб им. Ленина группами собираются тайгинцы, они ждут встречи с советскими писателями поэтом Молчановым и прозаиком Явичем.

9 часов вечера. Большой зал заполняется слушателями; директор клуба открывает вечер, посвященный встрече с писателями, и под аплодисменты выходит на трибуну тов. Явич.

Он рассказывает о значении советской литературы для социалистического строительства, об отражении в ней нашей замечательной жизни и людей, строящих эту жизнь под руководством коммунистической партии большевиков и вождя трудящихся Иосифа Виссарионовича Сталина.

Далее т. Явич рассказывает о литературе капиталистических стран, где главную роль играла личность, ее индивидуалистические стремления, жажда обогащения; резко противопоставляя нашу советскую литературу, которая показывает типичные для нашего народа любовь к родине, самоотверженность, героизм, во имя этой любви и ненависть к врагам.

На типичном примере из жизни одного инженера он показал,

С У Д

Прогульщик

16 июля народный суд города Тайга рассмотрел дело машиниста парового молота Тайгинского паровозного депо Сморгалова. Сморгалов, напившись пьяным, не вышел на работу 2 и 3 июля. За 12 лет он переменил более 6 раз место работы из-за того, что ему «не нравились» условия. В 1937 году был осужден товарищеским судом за жульничество. Сморгалов и ранее имел случаи прихода на работу в нетрезвом виде.

По новому закону его, как дезорганизатора производства, привлекли к судебной ответственности. Суд приговорил Сморгалова к 6 месяцам принудительных работ по месту работы, с вычетом из зарплаты 15 процентов. Рабочие и служащие паровозного депо одобряют приговор суда.

что человек в нашей стране — это звучит гордо, что труд у нас стал делом чести, делом славы, делом доблести и героизма (аплодисменты).

Тов. Явича сменяет поэт Молчанов, в простой, доходчивой форме рассказавший о своем детстве, работе на транспорте, участии в гражданской войне, учебе и, наконец, о своей писательской работе. Затем он прочитал стих о сталинском наркome Лазаре Моевеевиче Кагановиче.

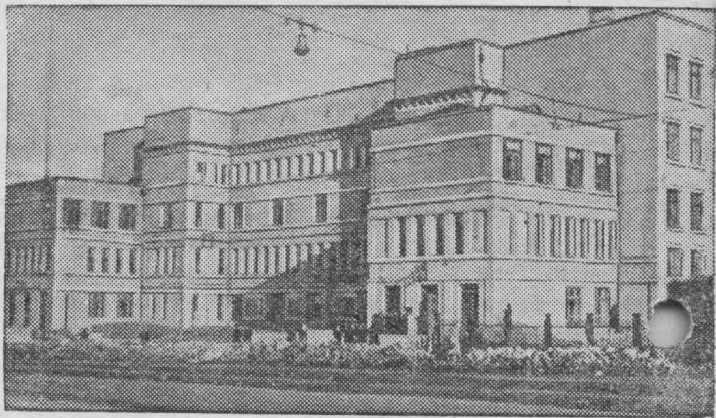
Особенно замечательны его поэма «Два сына»; и стих, посвященный Горькому. Много тонкого юмора в стихах «Бабка», «Драма на куорте», «Профессор».

Мастерская передача стихов оставила неизгладимое впечатление о стихах поэта.

Товарищем Явичем были прочитаны два рассказа из жизни советской Калмыкии, ломающей старые рамки быта и нравы калмыцкого народа.

После ответов на вопросы читателей, в которых т. Молчанов дал краткие эпизоды (штрихи) о В. В. Маяковском, выступил зам. нач. политотдела т. Ерукаев. Он горячо благодарил писателей за их приезд и подчеркнул общность задач работников литературы и железнодорожного транспорта. Вечер закончился стихом экспромтом т. Молчанова.

Н. Попова.



Москва-столица Советского Союза. На снимке: здание 319-й школы на Русаковской улице. Фото Б. Комракова. Фото-клише ТАСС.

НАМ ОТВЕЧАЮТ

В газете „ЗБТ“ № 62 было опубликовано письмо работника под заголовком „Чечкин нарушитель дисциплины“—факты при расследовании подтвердились. Как нам сообщает зам. нач. 5 дистанции пути по политчасти т. Пинчук, на нарушителя путевого обходчика Чечкина наложено взыскание—дан выговор и смещение в путевые рабочие.

* * *

В № 63 нашей газеты было опубликовано письмо под заголовком „Не занимаются подготовкой кадров“. Автор в письме

сообщил о том, что на первом околотке 5 дистанции пути не проводят техническую учебу, что красный уголок на 187 километре не оборудован.

Заместитель начальника 5 дистанции пути по политчасти т. Пинчук сообщает редакции, что на первом околотке (мастер т. Коротеев) начали работать станхановские школы. Красный уголок 187 километра приведен в надлежащий вид, и профгруппа т. Коваленко предложено в нем организовать работу.

ОБЗОР ПИСЕМ ТРУДЯЩИХСЯ

СТОЛОВАЯ № 20 ТАЙГИНСКОГО РАЙТРАНСТОРГПИТА РАБОТАЕТ ПЛОХО

Указ Президиума Верховного Совета СССР об увеличении рабочего дня, перехода на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий всюду встречен с большим воодушевлением и производственным подъемом.

Во всех цехах, бригадах, смевах и учреждениях лучшие люди и передовики производства перестраивают свою работу по-новому, приводят свои рабочие места в культурный вид, станки в исправное состояние, добиваются перевыполнения новых норм путем уплотнения рабочего дня. Это есть гордость и героизм всего трудового народа нашей социалистической родины, которым они отвечают на мероприятия нашей партии и правительства.

Перенесем свое внимание и посмотрим, как же работает столовая № 20 Тайгинского райтрансторгпита, как она перестроила

свою работу по обслуживанию рабочих и служащих горячей пищей? Нужно сказать, что здесь дело с общественным питанием обстоит очень плохо.

Кстати нужно заметить, что администрация столовой № 20 легкомысленно отнеслась к тому, что швейцарами у входа в столовую поставила людей, не соответствующих этому назначению. Нередко они обращаются грубо с посетителями, устраивают целый „бой“ у входа в столовую, и, прежде чем в нее попасть, нужно предъявить доподлинно почти все документы, удостоверяющие личность и место работы.

Преодолев первую „полосу препятствий“, вы проходите в зал где эти препятствия еще более усложняются.

Когда я пришла в столовую,—пишет работница кондукторского резерва т. Захарова,—то в течение 30 минут не могла пообедать, ко мне не подошла ни од-

на из официанток. Такое отношение со стороны официанток меня возмутило, и я решила обратиться в кассу—в чем дело? Меня спросили, где я работаю. Я ответила:—В кондукторском резерве. Тогда дайте ваш маршрут отвечающей кассирше. Помилуйте, ведь я не поездная и не у всех бывают маршруты. Но мои объяснения были напрасны, разговаривать со мной больше никто не хотел. Попыталась найти директора столовой, но тот, вероятно, сбегает во время обедов, чтобы его не беспокоили. Наконец, попросила книгу жалоб, но ни один из сотрудников столовой мне не сказал, где она находится. После настойчивого требования мне сказали, что книга жалоб находится у буфетчицы, она куда-то вышла. Все же я решила дожидаться и взять книгу. Но тщетно:

я ее не получила от буфетчицы якобы того что ее кто-то взял из посетителя. Не могла я узнать фамилии официанток и раздатчицы, которые меня всяко обругали, никто мне их не назвал.

В столовой № 20,—пишет ре-

визор отдела учета т. Осипов,—вилок никогда не бывает, вторые блюда рыбу, приходится есть ложкой да и то их не хватает, нужно ожидать, когда они освободятся. Нехватает также и другой посуды—стаканов; тарелок и т. д.

Нетактичное поведение работница столовой, показала т. Прокофьевой,—сообщают нам курсанты семинара агитаторов при политотделе.—В перерыв между занятиями мы пришли обедать. В зале нас встретила старшая официантка т. Игнатюк, провела нас во второй зал и дала распоряжение, чтобы нам подали обед. Но мы были сильно возмущены криком и бранью, которые сыпались по нашему адресу. В эту минуту подбежала, покрасневшая от гнева, т. Прокофьева и начала вырывать стулья из-под сидящих товарищей. И несмотря на наши объяснения, грубо бросила в ответ: Много сюда таких направляют, а вас я и знать не хочу. Идите жалуйтесь, я никого не боюсь. Не обратила на нас внимания и старшая официантка т. Горина, и пришлось самим получать обед.

Анализируя все эти и ряд других фактов, становится вполне понятным, почему рабочим и служащим приходится так долго ожидать обед, а в большинстве случаев не дожидаясь его.

Начальнику райтрансторгпита т. Будько следует обратить серьезное внимание на работу столовой № 20 и особенно на ее руководство (директор Серебренников), которое абсолютно не хочет заниматься улучшением работы столовой. Практику отпуская обеды в чистой ли одежде пришел рабочий или служащий обедать или в грязной нужно прекратить, ибо не все работают в таких цехах, чтобы быть в грязной одежде. Напомнить т. Серебренникову, что перерыв для принятия горячей пищи дается 30 минут, а для того, чтобы обслужить посетителей полностью и своевременно, нужно перестроить работу столовой, больше бывать на своем посту, а не устраивать всяких препятствий на пути в столовую.

Ответ. редактор
Т. КУЗЬМЕНКО.