

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 71 (1034)

19 июля 1940 года, пятница.

Цена 6 коп.

СТРОГО ВЫПОЛНЯТЬ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Четкая работа великого железнодорожного конвейера возможна только при слаженности, взаимодействии всех его винтиков, частей, при слаженности в работе паровозников, движенцев, вагонников, путейцев, связистов. Организующим началом в работе транспорта является график, расписание.

Сталинский нарком товарищ Лазарь Моисеевич Каганович неоднократно указывал, — график и расписание надо любить и уважать, как знамя, как основное условие органического и здорового подема транспорта. Лазарь Моисеевич учит нас: «Мы должны, товарищи, превратить расписание и график движения поездов в железный закон работы транспорта».

На Тайгинском отделении были об этом указания Лазаря Моисеевича Кагановича. На отделении не выполняют это основное условие четкой работы, которое должно быть святым для каждого железнодорожника.

За шесть дней работы по новому графику по отделению отправлено поездов по расписанию 59,4 процента, а проследовало только 34, участковую скорость дали 24,6 километра. Только отсутствием большевистской борьбы за выполнение графика, забвением приказов № 231/Ц и 105/Ц можно объяснить позорное положение с выполнением графика движения поездов на нашем отделении.

Некоторые из командиров совершенно не заботятся о выполнении графика, не предъявляют жестких требований к людям, дезорганизующим нормальное движение поездов. Только безответственностью к порученному делу можно объяснить позорные показатели в работе диспетчера т. Шипулина, который за 5 дней имеет отправление поездов по графику 63,4 процента, проследование 37 и участковую скорость, вместо 28,1 км в час, 22,2.

Мешает выполнению нового графика и неорганизованность работ по выгрузке балласта. Как система, путейцы не укладываются в предоставленное им время для разгрузки балласта на перегоне. 12 июля на перегоне Яя—Ижморская рабочие МПС 19 (начальник Абраменко, з.м. по полит. части т. Поздняков) продержали балластный поезд под разгрузкой на 40 минут больше установленного срока, а 13 июля на 3 часа 5 минут.

Нет настоящей борьбы за точное продвижение поездов по графику и среди работников пункта технического осмотра ст. Тайга. Смена мастера т. Пырскова 15 июля не обеспечила своевременно отправки двух поездов, и это повлекло за собой срыв графика на соседних станциях.

Методы передовых людей, большевистски борющихся за выполнение нового графика, необходимо сделать достоянием всего коллектива отделения, а таких людей у нас имеется не мало. Старший осмотрщик вагонов ст. Тайга т. Фадеев, осмотрщик поездов т. Сапрунов, маневровый диспетчер т. Лапин, главный кондуктор т. Разинов, машинист т. Нагорный, вагонный мастер т. Кулик, поездной диспетчер Юшков и ряд других, обеспечивающих выполнение нового графика движения поездов.

Государственное значение графика движения поездов вытекает из того, что графиком определяется не только движение поездов, обеспечивающее выполнение и перевыполнение государственного плана перевозок, но и работа станций, паровозных депо, вагоноремонтных пунктов, дистанций пути, связи и сигнализации. Таким образом, из графика движения поездов вытекает план работы всех подразделений железнодорожного хозяйства.

О проведении выборов руководящих комсомольских органов

Постановление ЦК ВЛКСМ

1. Провести с 1 сентября по 1 октября 1940 года выборы комсомольских органов во всех первичных, районных, городских, окружных, областных, краевых и республиканских комсомольских организациях.

Выборы в первичных, районных и городских комсомольских организациях должны быть проведены с 1 сентября по 20 сентября, а окружные, областные, краевые конференции и республиканские съезды комсомола — с 20 сентября по 1 октября.

2. Предстоящие выборы руководящих комсомольских органов должны быть проведены под знаком дальнейшего повышения мобилизационной готовности комсомола и всей молодежи, проверки выполнения комсомольскими организациями решений XVIII Съезда ВКП(б), мобилизации комсомольцев на более активное участие в государственном и хозяйственном строительстве, на борьбу за дальнейшее повышение производительности труда и укрепление трудовой дисциплины, на повышение большевистской бдительности.

Выборы руководящих комсомольских органов должны пройти на основе развертывания большевистской критики и самокритики и строгого соблюдения внутрикомсомольской демократии.

Считать важнейшей задачей всех комсомольских организаций обеспечить на предстоящих выборах смелое выдвижение к руководству молодых кадров и особенно девушек, избрание в руководящие комсомольские органы проверенных комсомольцев, безаварно преданных партии Ленина — Сталина, способных до конца защищать дело коммунизма.

БОРЬБЫ ЗА НОВЫЙ ГРАФИК, КАК ЗА БОЕВОЕ ЗНАМЯ!

С тяжеловесом на кривоносовских скоростях

Передовые паровозные бригады депо Тайга, работая по новому наркомовскому графику, показывают замечательные образцы в работе, готовятся большевистскими делами встретить Сталинский день железнодорожника.

16 июля машинист т. Омельченко со своим помощником т. Тизяевым, кочегаром т. Плешковым, в сопровождении машиниста-инструктора т. Логвинова провели поезд весом 2630 тонн (норма 1800 тонн) от станции Ан-

жерская до станции Болотная, перекрыв установленную норму технической скорости на 11,3 километра в час.

Кривоносовец т. Омельченко добился небывалой победы на Тайгинском отделении по вожению тяжеловесных поездов, он во много раз перекрыв установленную весовую норму на участке Тайга—Болотная. Этим он показал всему коллективу паровозников, что наш советский паровоз серии „ФД“ имеет колоссальные

неиспользованные резервы.

За высокие образцы в работе, за одержанные победы по вожению тяжеловесных поездов руководство Тайгинского отделения машинисту т. Омельченко, его помощнику т. Тизяеву, кочегару т. Плешкову и машинисту-инструктору т. Логвинову вынесло благодарность с занесением в трудовую книжку.

В. Мяких,
заместитель начальника третьего паровозного отделения.

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЯ НА ОДНУ ПОЕЗДКУ

С введением нового наркомовского графика движения поездов среди кондукторских бригад Тайгинского резерва еще шире развернулось социалистическое соревнование на одну поездку.

Передовые кондукторские бригады, применяя испытанный метод заключения социалистических договоров на одну поездку между диспетчерами, машинистами и поездными вагонными мастерами, показывают замечательные образцы в работе.

На днях главный кондуктор т.

Иванов Трофим, заключив социалистический договор на одну поездку с диспетчером т. Бочановым, машинистом т. Львовым и поездным вагонным мастером т. Циганевым, поезд № 2584 привел на станцию Мариинск на 20 минут раньше расписания.

14 июля главный кондуктор т. Базинов, соревнуясь с диспетчером т. Ильиным, машинистом т. Нагорным и поездным вагонным мастером т. Куликом, провел поезд № 750 по участку Тайга—Мариинск с высокой технической скоростью. На станцию на-

значения поезд прибыл раньше расписания на 20 минут.

Следуя примеру главных кондукторов тт. Иванова и Базинова, передовые бригады нашего резерва развертывают еще большую борьбу за неуклонное выполнение нового наркомовского графика движения поездов, чтобы к Сталинскому дню железнодорожника прийти с отличными показателями в работе.

А. Шестаков,
парторг Тайгинского кондукторского резерва.

НЕУКЛОННО ВЫПОЛНЯТЬ НОВЫЙ ГРАФИК

С введением нового графика движения поездов смена маневрового диспетчера т. Лапина и дежурного по станции Тайга т. Сафошкина улучшила свою работу. В смене увеличился процент отправления поездов по графику, сократился простой вагонов под грузовыми операциями.

За первые пять дней работы по новому графику смена добилась отправления поездов по расписанию на 97,5 процента, сократила простой вагонов под грузовыми операциями на 1,9 часа. Хорошо работают составители этой смены тт. Котов И. и Каверзнев; они умело организуют работу своих комплексных бригад, добиваются высокой производительности труда, упорно борются за выполнение нового графика; формирование поездов, как правило, производят за 30—35 минут, вместо 45, заданных по норме.

Образцы в работе показывает старшая стрелочница т. Маслова, она привела стрелочное хозяйство в хорошее состояние, быстро готовит маршруты по отправлению поездов.

К сожалению, в целом на нашей станции еще очень плохо вы-

полняется наркомовский график. Многие работники и отдельные командиры смен еще не придали серьезного значения новому графику; они не чувствуют перед собой ответственности за срыв поездов, готовых к отправлению.

Бывший дежурный по станции Резник (снят в помощники дежурного по станции за грубое нарушение Правил технической эксплуатации), сейчас работая помощником дежурного по станции, не обеспечивает отправление поездов по графику.

12 июля Резник из-за своей неповоротливости и преступной халатности в своих обязанностях допустил ряд срывов поездов к отправлению. Вследствие того, что он несвоевременно вызывал кондукторские бригады, отправление четных поездов по графику за это дежурство составило всего только 31 процент.

Нет настоящей борьбы за строгое выполнение нового графика движения поездов среди работников пункта технического осмотра станции Тайга (мастер т. Дудко). 15 июля в первой смене, где сменным мастером Пырсков, поезд № 3793 прибыл на станцию Тайга в 13 часов 10 минут и

должен был отправиться в 13 ч. 49 м. Перед тем, как поезду дали отправление и открыли семафор, вагонщики обнаружили два больных вагона. Поезд был сорван и выбит из расписания.

Вследствие задержки этого поезда были также задержаны поезда на подходах, на блок-посту 235 км. поезд № 723 на 23 минут и на Пихтаче пассажирский поезд № 43 на 18 минут. За смену Пырскова было сорвано еще два других поезда. В ночь с 15 на 16 июля, по вине осмотрщика Павлова (четвертая смена), по этим же причинам был сорван поезд к отправлению.

Дело чести стахановцев, ударников и командиров смен организовать работу так, чтобы полностью ликвидировать срыв отправления поездов по новому графику. Необходимо обратить самое серьезное внимание на технический осмотр вагонов, на правильное формирование поездов, создавать все условия к тому, чтобы график действительно стал нерушимым законом работы железнодорожного транспорта.

В. Локтионов,
зам. нач. станции Тайга.

Рабкоровский рейд по проверке выполнения
Указа и приказов наркома

СЛАЖЕННАЯ РАБОТА ВСЕХ ЗВЕНЬЕВ ТРАНСПОРТА—ЗАЛОГ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРИКАЗОВ НАРКОМА

Смена работала хорошо

17 июля в дневное дежурство вступила смена маневрового диспетчера т. Лапина и дежурного по станции т. Урюпова. Ровно в 10 часов табельщика т. Дубровская закрыла табельную доску. На дежурство явились все работники смены. Опозданий и прогулов не было.

На планерном совещании командиры ознакомили работников смены с предстоящим планом работы на дневное дежурство. Здесь же руководители станции и узлового парткома довели до сведения Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями». После планерного совещания каждый работник смены во-время стал на свой трудовой пост.

В это дежурство смена работала хорошо. Все поезда отправляла без задержек. Стрелочники тт. Тарабрин, старшие-Баранович, Прудников быстро готовили маршруты приема и отправления поездов, обеспечивали четкую маневровую работу.

Составитель четного парка т. Шевцов за это дежурство сформировал 5 поездов, расформировал 3 поезда, на формирование и расформирование поездов он сократил время от 5 до 10 минут.

Мешают успешно работать

Социалистическое соревнование, развернувшееся среди работников смены т. Лапина, за отправление поездов строго по наркомовскому графику, давало хорошие результаты. Поезда быстро обрабатывались и отправлялись точно по расписанию. Каждый работник смены до одной минуты уплотнял свой рабочий день, стремился дать государству как можно больше полезной работы. Однако нашлись такие люди, которые мешали успешной работе стахановцев смены.

В 10 часов 22 минуты и 11 час. 22 мин. в сторону Мариинска должны были отправиться 2 поезда. Принимать поезд явился

В нечетном парке хорошо работали составители тт. И. Болтовский и Усков, они формировали поезд за 35 минут, расформировывали за 30 минут, при норме 35.

Особенно надо отметить трудовой энтузиазм стрелочниц тт. Масловой, Моргуновой и ряда других, которые в свободное от дежурства время вышли на стрелочные посты для приведения их в отличное состояние. За этот день они на стрелках закрепили гайки, костыли, бокера, вычистили стекла, привели в культурный вид постовые будки.

Рука об руку с движением работали и вагонники.

Старший осмотрщик вагонов т. Фадеев, осмотрщик т. Сапрунов осматривали поезда за 25 минут, при норме 35, отправляли поезда строго по наркомовскому графику. Слесари тт. Багланов и Еремин снабжали пассажирские поезда за 18-19 минут вместо 25, установленных по норме. Слесарь-вагонник т. Зайцев производил смену рессор за 6 минут, при задании 22. Все выполненные работы движением, а также и вагонниками, были хорошего качества.

Коллектив смены, на деле выполняя Указ Президиума Верховного Совета СССР, добивается в Сталинском dniu железнодорожника притти с высокими образцами в работе.

главный кондуктор Тайгинского резерва т. Максимов. Принимая поезд № 770, он предъявил требование создать комиссию для обследования поезда, мотивируя тем, что имеется в поезде брак, и несмотря на то, что комиссией брак не был обнаружен, все же он отказался вести поезд.

В результате сутяги Максимова были сорваны две нити отправления поездов.

Приведенные выше факты показывают, что руководители кондукторского резерва недостаточно довели до сознания каждого рабочего новый трудовой закон, не мобилизовали их на борьбу за точное и неуклонное выполнение нового наркомовского графика.

Не уплетняют рабочий день

В пункте технического осмотра работает большое количество рабочих, однако освобожденного табельщика нет. Эту работу выполняют расцепщики тт. Горбачевская и Ксенофонтова. Они каждый день теряют по часу, а то и больше для того, чтобы провести учет явки на работу, а также произвести выдачу марок окончившим работу.

В первом пункте приказа наркома № 20/Ц от 17 января 1939 года говорится: «Во всех предприятиях железнодорожного транспорта с количеством 100 человек, одновременно работающих, ввести штат табельщиков». Однако, этот пункт приказа наркома начальником вагонного депо т. Болтарчуком не выполнен. Руководство депо под предлогом лишнего штата сократило в апреле двух табельщиков.

Недостаточный учет явок на работу, отсутствие постоянных ответственных лиц за ведение этого дела приводит к тому, что расцепщики, которые ведут учет явки на работу, не имеют возможности бывать на местах работы, во-время вскрывать факты опозданий или прогулов потому, что они часто уходят от табельной доски для ведения своей основной работы. Такой факт имел место 17 июля, когда рабочий пункта технического осмотра П. Малышев опоздал на 10 минут. Его опоздание своевременно учтено не было.

Неуклонно выполнять Указ и приказы наркома

Вскрытые при проверке бригадой рейда факты свидетельствуют о том, что отдельные хозяйственные, партийные и профсоюзные руководители не занялись, как это требуется, выполнением Указа Президиума Верховного Совета СССР, забыли о приказах наркома № 19/Ц и 20/Ц, которые изданы в свете исторического постановления ЦК ВКП(б), СНК СССР и ВЦСПС и направлены на укрепление трудовой дисциплины.

Идя навстречу 5 годовщине Сталинского дня железнодорожника, первейшая обязанность командиров, партийных, профсоюзных организаций и всех передовых стахановцев — повседневно вести упорную борьбу за уплотнение рабочего дня, за выпуск высококачественной продукции, создать атмосферу непримиримого отношения к прогульщикам, летунам и их покровителям.

Бригада рабкоровского рейда: А. Михасенко, С. Майков, Н. Лукашев, И. Гавриленко и другие.

ИЗ ЗАЛА СУДА

Прогульщики и их покровители получили по заслугам

Приближается 7 часов вечера. К Тайгинскому рабочему клубу идут рабочие и служащие узла. Здесь сегодня Тайгинский народный суд в открытом судебном заседании разбирает дела о нарушениях Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г.

Перед судом на скамье подсудимых укрыватель прогульщиков директор кирпичного завода Понасенко и прогульщики Родиков, Балабанов и Шатобина, которые за время работы на Тайгинском кирпичном заводе не раз грубо нарушали трудовую дисциплину.

Слушание дела о прогульщиках на кирпичном заводе началось с допроса подсудимого Понасенко.

Скажите, — проводилась ли политико-воспитательная работа среди коллектива.

— Нет, — отвечает он.

Почему вы сразу не передавали дела на прогульщиков в суд?

— Не знал, как оформлять.

Но и тут Понасенко говорит неправду. Дело на кирпичном заводе обстоит так:

В день выхода в свет Указа рабочница завода Дронова самовольно покинула трудовой пост, и вообще нужно сказать, что после опубликования Указа на заводе не проходило ни одного дня без прогулов и опозданий на работу. Злостным прогульщиком и летунам директор кирпичного завода Понасенко широко открывал двери своего предприятия. Он брал под свое крылышко всех дезорганизаторов производства. Вместе с собой он привез на завод отъявленных дезорганизаторов производства Титенко, Родикова, Балабанова, которые вносили дезорганизацию в работу кирпичного завода.

После выхода в свет Указа честные рабочие с еще большим негодованием отнеслись к дезорганизаторам производства, подавали рапорта директору завода и требовали немедленной передачи дел на прогульщиков в народный суд. Но директор завода вместо этого настойчиво защищал прогульщиков, умышленно задерживал передачу дел на них в народный суд.

Кого же берет под свою защиту Понасенко? Тут вопрос очень ясен: — родственников и знакомых, которые, пользуясь укрывательством, изо дня в день делали прогулы, опоздания и вносили дезорганизацию в работу кирпичного завода. Вот перед судом прогульщик Балабанов.

Кто же такой Балабанов? — Это отъявленный летуна, старающийся урвать у государства побольше, а дать ему как можно меньше.

Дезорганизатор производства Балабанов только за один год облетел несколько предприятий и нигде не находил себе места.

В 1939 году в селе Залари Балабанов поступил работать в МТС слесарем, но, не проработав там и нескольких месяцев, был уволен за прогул. В мае этого же года стал работать на шахте грузчиком — не понравилось — прогулял и получил расчет. После этого облетел еще ряд мест и,

наконец, „добрый дядя“ — директор кирпичного завода Понасенко в апреле 1940 года принял его на завод.

Здесь разгильдяй Балабанов зажил вольготной. Работал только по желанию, не выполнял поручений мастера и бригадира. 25 июня он опоздал на работу на 4 часа, 2 июля прогулял 5 часов, на другой день он опоздал на полтора часа. Однако, этот злостный прогульщик, чувствуя за своей спиной стену семейственности и родства со стороны директора завода, во-время не предстал перед народным судом.

На кирпичный завод приехали вместе с Понасенко рабочие Титенко и Родиков, которые, работая на других предприятиях, также увольнялись за прогулы.

Прогульщик Родиков всякими увертками и необоснованными фактами пытался найти для себя какие-либо оправдания, но этого сделать прогульщику не удалось. После выяснения некоторых данных судья т. Гундзилович спросил: „Вы Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня знаете? — Знаю, — а почему нарушили закон, почему вышли на работу пьяным?“

— Я выпил для „смелости“, — отвечает Родиков.

Дезорганизатор Родиков выдумывает всякие версии о том, что он выпил для того, чтобы лучше работать, потому что в забое тяжелая работа и т. д. Подоплека этих уверток ясна. — нарушитель нового трудового закона хочет уйти от ответственности за совершенный проступок. Но суд разоблачает его.

Предстала перед судом и рабочница Шатобина, которая 2 июля не вышла на работу, мотивируя свой невыход болезнью, а 3 июля она пошла в лес за ягодами.

Шатобина — молодая девушка; она работает на заводе всего лишь месяц, и за этот небольшой промежуток времени она допустила 2 прогула. Прогульщица Шатобина потеряла всякое чувство ответственности за интересы государства, за укрепление его оборонного могущества. Она пыталась оправдаться, но суд разоблачил лживость ее оправданий, и она вынуждена была признать себя виновной в нарушении нового трудового закона.

Разобрав дела нарушителей закона, народный суд вынес справедливые приговоры. За нарушение статьи 5 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года, покровителя прогульщиков Понасенко приговорил к 9 месяцам исправительно-трудовых работ, Балабанова — к 6 месяцам, с вычетом по 25 процентов из заработной платы каждого, Родикова — к 3 месяцам с вычетом 20 процентов, Шатобину — к 3 месяцам с вычетом по 15 процентов.

И. Гавриленко.

Ответ. редактор
Т. КУЗЬМЕНКО.

Марки остаются после окончания работ на табельной доске

В пункте технического осмотра (мастер т. Дудко) почти ежедневно на табельной доске остаются по 6—7, а то и больше марок. 17 июля не спали свои марки слесари-автоматчики тт. Запорожец, Моисеев, Григорьев, Севостьянов и ряд других. Всего после дежурства осталось на табельной доске 16 марок.

Некоторые командиры пункта технического осмотра, вместо повседневного разъяснения рабочим приказов наркома, занимаются

администрированием. Тт. Стародубцев, Саньников, Гаткевич, в том числе и председатель МК т. Антипин для того, чтобы созвать всех работников смены на планерное совещание, нередко дают „команду“ табельщикам — не открывать табельной доски до тех пор, пока не кончится планерка. Такое мероприятие ни в коем случае не даст возможности руководителям пункта осмотра изжить до конца нарушения трудовой дисциплины.