

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 72 (1035)

21 июля 1940 года, воскресенье.

Цена 6 коп.

Высокое качество продукции — закон советских предприятий

Указ Президиума Верховного Совета СССР об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями имеет исключительное значение для всего народного хозяйства нашей страны и целиком относится ко всем предприятиям нашего отделения.

Тайгинское отделение имеет все возможности чтобы выпускать доброкачественную продукцию. Предприятия нашего отделения оборудованы высокой техникой. В мастерских, депо, на станциях и дистанциях немало работает замечательных стахановцев, кривоносовцев, которые дают высокую производительность труда и отличное качество работы.

Мастер заготовительного цеха под'емочного ремонта Тайгинского паровозного депо тов. Клипунов организовал в своем цехе строгий технический контроль за работой и приемкой изготовленных деталей, изготовление и выдачу деталей производят по строго разработанной системе. Точный контроль за ходом работы и поступлением деталей дает возможность найти виновника брака и потери деталей. Такая постановка контроля обеспечила выпуск продукции только высокого качества.

По большевистски борется за высокие производственные показатели и отличное качество работы коллектив станции Яя. Маневровый машинист т. Иванов быстро и хорошо производит маневры, работает без брака и нарушений Правил технической эксплуатации. Составители т. Ключев и т. Белов формируют поезда без брака и дают высокую производительность труда.

Однако на отделении имеется не мало хозяйственников, которые плохо используют высокую технику, не проверяют качество выпускаемой продукции и не мобилизуют общественность на борьбу с бракоделами и разгильдяями.

Руководители Тайгинского вагонного депо зам. нач. т. Сотников и приемщик НКПС т. Тяглый не ведут борьбы за качество выпускаемой продукции и, как результат, цех среднего ремонта (мастер Глазковский) выпускает вагоны из ремонта с перекошенными кузовами, с дырявыми крышами и рядом других неисправностей. Сплошной брак вы-

пускает и механический цех (мастер Герман), но эти браки никто не учитывает и не ведет борьбы с бракоделами.

Нет настоящей борьбы с браками и бракоделами и в котельном цехе Тайгинского паровозного депо. Бригада котельщиков т. Тряпичникова систематически дает негодную продукцию. При производстве клепки тендерной рамы паровоза серии „ОВ“ №3065 допустила сплошной брак. Но это не беспокоит мастера котельного цеха т. Ульяхина, он не принимает ни каких мер, чтобы бригада Тряпичникова давала хорошее качество выпускаемой продукции.

Все эти факты, а их можно привести еще десятки, говорят за отсутствие настоящей борьбы с браками и бракоделами. Отдельные хозяйственные руководители не хотят понять, что высокое качество продукции — нерушимый закон советской промышленности и ни кому не позволено нарушать его.

Задача командиров и политработников дать не только количество, но, прежде всего, качество продукции — вот, что сейчас является основным и решающим показателем любого предприятия. Что значит для железнодорожников высокое качество продукции? Это прежде всего безаварийная, рентабельная работа, высококачественный ремонт паровозов, вагонов, пути, безукоризненное изготовление деталей в цехах, депо и вагонных участках, безукоризненное формирование поездов, максимальное использование грузопод'емности вагонов и т. д.

Чтобы обеспечить выпуск высококачественной продукции необходима правильная организация и твердая дисциплина технического процесса, высокая культура в работе, строжайший контроль за качеством продукции и беспощадная борьба с браками и бракоделами.

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля, как и Указ от 26 июня, встречен железнодорожниками нашего отделения с большим воодушевлением. Задача хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей разъяснить каждому величайший смысл этих законов, обеспечить их неуклонное проведение в жизнь. Это решающее условие нашего дальнейшего продвижения вперед.

Стахановские дела строителей

Передовые люди третьего рабочего пункта готовятся встретить Сталинский день железнодорожника высокой производительностью труда и хорошим качеством работы.

Бригада землекопов, где бригадиром т. Алмакеев Т. подняла свою производительность труда до 190 процентов. Землекопы тт. Северюк Б., Зайцев Т., выполняют по две и больше норм в смену.

Малар т. Барейша М., работая на покраске полов и других объектов, добился высокой производительности труда, выполняет норму на 220 — 225 процентов в среднем. Хорошо работает коновозчик т. Батухтин М., он выполняет по две и больше нормы ежедневно.

И. Голобоков, начальник третьего прорабского пункта дорстроя.

Навстречу Сталинскому дню железнодорожника



Путевой обходчик-стахановец 6 дистанции пути т. И. М. Петрович в отличном состоянии содержит свой километр, оказывает товарищескую помощь отстающим.

Фото Самойлова.

РАБОТАЮТ ПО-СТАХАНОВСКИ

Коллектив станции Яя готовится большевистскими делами встретить Сталинский день железнодорожника.

Маневровый машинист т. Иванов со своим помощником т. Кожинным добились хороших успехов в работе. Они быстро и хорошо производят маневровую работу, в чистом и технически исправном состоянии содержат свой паровоз. Хорошо работает и маневровый машинист т. Попов.

Составители т. Ключев и т. Белов высоко подняли свою произ-

водительность труда. Они производят формирование поездов за 40 — 45 минут, вместо нормы 1 час. Сцепщик т. Суржанов свою норму выполняет на 125 — 130 процентов.

Образцы в работе показывают стрелочники тт. Чувашев, Даниленко, Вдовин и Сиволов, они привели стрелочное хозяйство в хорошее состояние, борются за культурную стахановскую стрелку.

В. Логунов, начальник станции Яя.

Шире размах физкультурной работы

Второй Всесоюзный день физкультурника — всенародный праздник трудящихся советской страны. Физическая культура является неотъемлемой частью коммунистического воспитания трудящихся.

Владимир Ильич Ленин, выступая в 1920 г. на III съезде комсомола, в своей исторической речи указывал, что всесторонняя подготовка к труду и обороне — основная задача молодежи.

Лучший друг физкультурников товарищ Сталин еще в 1930 г. говорил, что в нашей стране созданы все условия для того, чтобы вырастить новое поколение советских людей.

Советское физкультурное движение не может останавливаться на достигнутом. Задача заключается в том, чтобы охватить физическим воспитанием и новые миллионы трудящихся.

Наше физкультурное движение тем быстрее пойдет вперед, чем решительнее мы будем бороться с недостатками, мешаю-

щими физкультуре подняться на уровень задач, поставленных партией и правительством.

Мы имеем не мало хороших физкультурников на нашем отделении, которые на протяжении нескольких лет занимаются физкультурой сами и проводят массовую работу по воспитанию молодежи. Тов. Почасенко, моторист стрелковой охраны, на дорожном соревновании взял первое место по дороге по преодолению полосы препятствий и ему присвоено звание чемпиона дороги по лыжам. Тов. Коричкова Евдокия (вагонно-колесные мастерские) взяла третье место по дороге по прыжкам в длину и высоту. Не плохих мы имеем и футболистов, которые на производстве являются стахановцами, в то же время активные физкультурники, как например, тов. Лепиков Владимир, участвовавший на дорожных и центральных соревнованиях по футболу, тов. Захаров Андрей, Вейшнарвич Павел и другие.

Деятельно готовиться к встрече Сталинского дня железнодорожника

Комсомольская группа смены № 4 станции Тайга, где группиром т. Михасенок, деятельно готовится к Дню железнодорожника, с честью выполняет взятые обязательства.

Честным отношением к труду и борьбой за выполнение приказов наркома товарища Л. М. Кагановича группа в июне довела простой вагонов под грузовыми операциями до 7,5 часа, при норме 11, провела рейд по проверке выполнения приказов наркома, Правил технической эксплуатации и инструкций по сигнализации.

Группа т. Михасенок не только хорошо работает на производстве, она активно участвует в оборонных мероприятиях, повышает свой уровень военных знаний. Группа провела военизированный поход в противогзах на 4 километра, 10 июля на производстве тт. Михасенок, Размазова, Комов, Усов, Чарикова и Легачева проработали в противогзах разное время от 3 часов до 30 минут, где также показали хорошие образцы в работе.

Большую работу проводят комсомольцы этой группы по повышению квалификации и оказанию товарищеской помощи отстающим. Тов. Размазова, работая весовщиком, без отрыва от производства подготовила себя на техника хладотранспорта, т. Дубровский подготовил младшую стрелочницу т. Коробейникову на сигналиста. Т. Сисью раньше работал плохо, задерживал поезда и после того, как над ним взяли шефство и оказали товарищескую помощь, он стал работать хорошо.

П. Голиков.

Деятельно готовиться к проведению политдня

Отдельные партийные организации поняли какое огромное значение имеет проведение единого политдня для укрепления трудовой дисциплины и мобилизации масс на выполнение производственных заданий.

Партийное бюро паровозного депо (секретарь т. Лукин) не плохо начало готовиться к политдню. В цехах устроены ящики для сбора вопросов трудящихся. 18 июля проведен семинар с агитаторами и 19 июля 9 агитаторов сделали выход на участки, где широко разъяснили трудящимся новый трудовой закон. С 17 июля в цехах установлено дежурство партийного актива, они разъясняют рабочим Указ Президиума Верховного Совета СССР.

Идет подготовка к проведению политдня и в вагонном депо. 19 июля партийное бюро провело женское собрание по вопросу подготовки к политдню, выделены бригады для разъяснения Указа Президиума Верховного Совета СССР на квартирах рабочих. В цехах повешены ящики для сбора вопросов, правильно расставлен партийный актив.

Необходимо отметить и такие партийные организации руководители которых еще до сих пор нетерпимо медленно готовятся к проведению политдня.

Партийная организация станции Тайга (заместитель секретаря т. Бычков) с 15 по 18 июля не провела по этому вопросу абсолютно ни какой подготовительной работы. Ящики для сбора рабочих предложений, вплоть до 19 июля, не были вывешены, агитаторов на участках работает мало, стенная газета не выпускается.

Не лучше обстоит дело и в партийной организации транспортника. Здесь сбор вопросов и предложений трудящихся не организован.

18 июля заместитель секретаря партбюро т. Саратцева попыталась созвать семинар агитаторов,

но ввиду плохой организации сбора семинар был сорван. Хуже того т. Саратцева сама не явилась на этот семинар. Фото-витрин и специального номера стенной газеты здесь не готовятся.

Медленно и недостаточно развернут подготовку к политдню и узловой партийный комитет, он слабо помогает партийным организациям в вопросах подготовки к политдню.

До начала проведения политдня осталось несколько дней. Для того, чтобы обеспечить успешное проведение политдня партийные организации должны резко перестроить подготовительную работу, использовать все средства и формы агитации, чтобы политдень прошел на высоком идейно-политическом уровне.

И. Гавриленко.



В партийном кабинете Ленинград-Витебского отделения Октябрьской железной дороги. На снимке: Пропагандист политотдела Н. А. Кварацхелия (слева) консультирует работника 10 дистанции пути — коммуниста В. Г. Крыночкина, изучающего историю партии по первоисточникам.

Фото И. Федотова. Фото-клише ТАСС.

На разборе графика исполненного движения

Детальный разбор графика исполненного движения является одним из средств выявления плохой работы, паровозников, вагонников, путейцев — всех звеньев работы железнодорожного конвейера.

Как же организован разбор графика в паровозном депо Тайга. Надо сказать, что плохо. Не смотря на то, что новый график движения поездов введен с 11 июля — тщательного ежедневного разбора еще до сегодняшнего дня не организовано.

За все эти дни только 2 раза разбирали график среди паровозников. При чем, такой разбор который происходил 16 июля он не дал того, что от него требовалось. Во-первых на его разборе присутствовало очень мало паровозных бригад, не было основных виновников, допустивших браки в эти сутки. А в эти сутки паровозники, работающие на восточном плече, не выполнили норм технической скорости.

Машинист Безгин грубо нарушил приказ № 209/Ц. Прибыв на станцию Ян он, не отделив паровоз от состава, начал подгонять паровоз под кран для того, что-

бы набрать воды и тут же оборвал упряжной крюк у одного из вагонов. Пока производили смену упряжного крюка поезд простоял 1 час 30 минут. Машинист Ларкин при въезде на станцию Литвиново оборвал состав.

Плохо работал в эти сутки машинист Дорошенко. Он был послан в Новокиевский карьер для вывозки балласта. Из карьера он поехал набрать воду на станцию Маринск. Набрав воды Дорошенко должен был снова ехать в карьер. Но этого он не сделал, не имея на то разрешения от диспетчера своего отделения взял на станции Маринск поезд и повел его в Тайгу. На станции Беркульская его заставили бросить поезд и снова возвратиться в карьер.

Руководители паровозного депо и отделения должны уделить особое внимание разбору графика исполненного движения с тем, чтобы ни один случай срыва движения поездов по расписанию не остался без внимания. Надо добиться того, чтобы новый график выполнялся так, как требует от нас нарком товарищ Л. М. Каганович.

Рабкоровский рейд по проверке выполнения Указа и приказов наркома

ВЫПОЛНИМ УКАЗЫ, УПЛОТНИМ РАБОЧИЙ ДЕНЬ, ДАДИМ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННУЮ ПРОДУКЦИЮ

Отсутствует точный учет явки на работу

Учет явки рабочих на работу в вагонном депо ведется неудовлетворительно. Вместо того, чтобы вешать марки на табельную доску (она в это время бывает закрытой) рабочие заходят в табельную и кладут марки на стол, табельщица записывает их в книгу и после этого приступает к сравнению с записями в табели по которой смотрит сколько должно выйти рабочих на работу по бригадам, сменам и цехам. Это создает лишнюю работу и не дает точного учета.

Запись марок ведется небрежно, так как при проверке сама же табельщица не может найти того или другого номера марки, записанного в книге в течение нескольких минут, бывает что и совсем его не находит и бежит на место работы проверять вышел ли этот рабочий на работу, не имеется и точного учета отпускников и находящихся вне производства по временной нетрудоспособности.

На номера рабочих табельной доски в обязательном порядке должны вывешиваться дубликаты

марок „болен“ или „в периодическом отпуске“. Этого, как система, не существует, а отмечается в табели на память. Есть и такие случаи когда рабочие, выходя на работу, совершенно не вешают марок, а некоторые их совсем не имеют.

Вот, например, слесарь Балух П., его перевели в депо из пункта технического осмотра. Балух, мотивируя тем, что на него нет приказа о переводе и об условиях оплаты за труд, категорически отказался получать марку. Он, конечно, вправе требовать такой приказ, но ни в коем случае не должен вводить дезорганизацию на производстве, не выполнять приказов наркома ММ 19/Ц и 20/Ц. Таких дезорганизаторов надо сурово наказывать, чего на сегодняшний день со стороны руководства вагонного депо не наблюдается. Есть рабочие, которые работают без графика, на работу выходят так, как им скажет мастер или бригадир, такой факт имеет место в утильцехе (мастер т. Лукин).

Работа механического цеха

Механический цех (мастер т. Герман) является одним из отстающих цехов по Тайгинскому вагонному депо. Цех выпускает много некомплектной продукции и допускает браки, что буквально лимитирует работу не только цехов депо, но и пункта технического осмотра.

Буксы, которые сдаются для обработки в механический цех, не оборудуются крышками и стержнями, буферные стержни сдаются в кладовую без гаек, сигнальные крючки не доклеиваются и их приходится доделывать во время поставки на вагоны. Детали, выпущенные механическим цехом за 18 июля почти все забракованы.

По цеху имеют место и такие факты, когда отдельные токари мало того, что допускают брак, но и калечат станки. На станке „Красный пролетарий“, который был отремонтирован, вторично стал работать токарь Орехин и за короткое время привел его в негодное состояние — задрал шпиндель. Токарям Войтенко и Петрову было дано задание выточить мечики, которых недостает для нарезки гаек, они его не выполнили, да и вообще отношение у них к производству безобразное.

Автогенщик Львов не выполнил указания мастера о том, что при наварке клиньев надо их нагревать до известной температуры и допустил брак в работе.

Работа вагонного депо в целом

Руководству вагонного депо (зам. начальника т. Сотников) и мастерам цехов известно, что депо исполнскую программу по выпуску вагонов из среднего ремонта не выполняет. При задании выпустить 30 вагонов из капитального и 45 из среднего ремонта, выпущено только 25 и вне плана 10 вагонов для треста Анжеро-уголь, а ведь месяц уже проходил.

Плохая работа Тайгинского вагонного депо заключается не только в том, что его работу лимитируют — управление дороги не подослало леса, брус, головок автосцепки, и т. д., но и в том, что сами вагонники из-за своей неповоротливости и неправильного действия командиров усугубляют срыв производственной программы.

Мастера цехов тт. Глазаций, Герман, Лукин и др., никакой борьбы не ведут с бракоделами. Правда были случаи когда отдельных бракоделов снимали на низшую должность, но все это проходило в административном порядке. Таких бракоделов, как бывший токарь Орехин, который допустил

порчу станка, нужно было судить, создать вокруг него общественное мнение, заклеить его поступок позором, а руководство депо только перевело на другую работу.

Среди мастеров вагонного депо укоренилась практика — отмалчиваться о допущенных браках, а в большинстве случаев они проходят незамеченными. К великому стыду надо признать, что мастера до сих пор не завели должного учета допущенных браков, не расследуют причин, порождающих браки. Мастера не проверяют и не принимают от мастеров готовой продукции, деталей, все это проходит мимо их. Ввиду этого имеются такие случаи, когда бракоделов считают хорошими работниками. Слесарь пункта технического осмотра Дудко за один год работы допустил 7 браков, а сколько их скрыто и неучтено и счесть нет.

Среди мастеров и бригадиров вагонного депо наблюдается недостаточное знание техницизма.

Сейчас руководству депо, во главе которого стоит т. Сотников,

Цех среднего ремонта

Цех среднего ремонта вагонов (мастер т. Глазаций) на сегодняшний день работает еще плохо, допускает много браков.

19 июля был такой случай. Бригадир Кулагин на брус ставил усилитель и грубо нарушил технический процесс. Вместо того, чтобы придать усилителю некоторую выпуклость он этого не сделал, а поставил совершенно плоский.

Не единичны случаи, когда вагоны выталкивают из депо с перекошенными кузовами, с неправильно буксами, с худыми крышами и т. д., но учет этих браков не ведется и они не расследуются. Имеются и такие факты, когда с других дорог присылают акты для расследования плохой работы вагонников, которая привела к обрыву упряжных крючьев у вагонов.

Большим тормозом в работе цеха является еще и то, что цех не обеспечивается своевременно нужными деталями, а в особенности буксами, клиньями, лапами, нет фракционных аппаратов и головок автосцепки. Имеющаяся возможность в обеспечении цеха среднего ремонта буксами до сих пор полностью не используется и лишь только потому, что инструктор электро-сварочного цеха т. Макаров и мастер утильцеха Лукин не выполнили распоряжение руководства депо — не переоборудовали нагревательную рессорную печь. Отремонтированные вагоны не передаются в эксплуатацию из-за неимения букс.

партийной и профсоюзной организациям необходимо повести решительную борьбу за улучшение работы вагонного депо. Для этого в первую очередь нужно заняться учетом и расследованием допускаемых браков и не просто административным порядком, а через товарищеские суды выносить дела бракоделов на обсуждение всего коллектива. Потребовать от мастеров цехов обязательной проверки и приемки от мастеров готовых деталей.

Необходимо в кратчайший срок создать и начать работу стахановских школ и немедленно выполнить приказ начальника дороги № 56/А. Стахановские школы являются незаменимым методом передачи опыта работы лучших людей, школой в повышении технического уровня командиров и рядовых рабочих.

Бригада рабкоровского рейда: Сурба, Русинов, Антонов, Вейшарович и другие.

Ответ. редактор
Т. КУЗЬМЕНКО.