

ЗА СТАХАНОВСКИЕ
ТЕ М П Ы1940 год
27
СЕНТЯБРЯ
№ 45 (115)
станция Усыты
Томской ж. д.Широко развернем социалистическое соревнование
за достойную встречу XXIII годовщины Октября!

Приближается XXIII годовщина Великой Октябрьской Социалистической Революции. У трудящихся нашей родины уже вошло в традицию — отмечать эту великую годовщину новыми победами социалистического строительства, новыми производственными успехами.

Последние месяцы и недели в жизни нашей страны особенно богаты трудовыми подвигами передовых людей нашей родины, замечательной инициативой целых коллективов. Новым широким подъемом социалистического соревнования и стахановского движения отвечает рабочий класс на важнейшие мероприятия партии и правительства по укреплению хозяйственной и оборонной мощи нашей родины. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня с. г., направленный против дезорганизаторов производства, прогульщиков, лодырей и летунов, выразил волю всех честных рабочих и служащих, открыл новые возможности сделать наш труд еще более производительным.

На основе неуклонного проведения нового трудового закона передовые коллективы нашей дороги (депо Болотная, ст. Топки и др.) укрепили дисциплину, четко выполняют государственные задания. Лучшие машинисты водят поезда без дополнительного набора воды, передовые диспетчеры-движенцы совмещают профессию паровозных диспетчеров, лучшие смены ст. Чулымская, Топки, Анжерка и др. сокращают простои вагонов и т. д.

Все эти успехи наших передовиков радуют и воодушевляют. Но должны с горечью признать, что в целом наша дорога снова отстала. На многих наших предприятиях Указ от 26 июня выполняется неудовлетворительно, дезорганизаторы не получают решительного отпора, не установлен твердый порядок на производстве, не ликвидированы простои, нарушения Правил технической эксплуатации. Наша дорога не выполняет государственного плана погрузки угля, хлеба, металла и других первоочередных грузов. Мы отстали в соревновании с угольщиками Кузбасса. Шахтеры повысили добычу, но мы плохо вывозим уголь и на шахтах в отвалах скопилось полмиллиона тонн угля, в котором так нуждаются предприятия и железные дороги страны.

Приближается суровая сибирская зима с ее морозами и метелями. Мы можем оказаться неподготовленными к борьбе с зимними затруднениями, если сейчас не выправим работу дороги, если не установим повсеместно железный трудовой порядок.

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович требует от нас всесторонне учесть уроки прошлой зимы, провести осенне-зимние перевозки 1940—1941 гг. организованно, без поражений и срывов. Для этого у нас есть прекрасные возможности!

Мы, орденосцы Томской, считаем, что одна из причин ухудшения работы дороги в августе и сентябре — это кампанейский подход к командиров, партийных и профсоюзных работников к соревнованию. В июле, когда наша дорога готовилась к Сталинскому дню железнодорожника, соревнование было развернуто широко, выполнение договоров проверялось, отстающим оказывалась товарищеская помощь. И результаты были отрядные, дорога перевыполнила июльский план погрузки. Но прошел праздник и во многих коллективах соревнование ослабло, договоры не были перезаключены, выполнение обязательств не проверялось.

Встреча XXIII годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции совпадает для нас с вступлением в зиму. Вот почему во всех коллективах дороги надо сейчас с новой силой развернуть соревнование, чтобы каждый железнодорожник боролся за достойную встречу великого праздника, за образцовую подготовку к зиме.

Мы, орденосцы Томской дороги, на своем совещании взяли обязательство быть активными организаторами предоктябрьского соревнования. Каждый из нас принимает на себя конкретные обязательства. Например, машинист-кривосовец Инского депо тов. Гулюк, награжденный медалью «За трудовое отличие», взял обязательство создать стахановскую колонну кольцевых паровозов, берет шефство над 10 малоопытными и отстающими машинистами, поможет передовым людям депо создать 15 стахановских школ для передачи опыта работы в зимних условиях.

Мы надеемся, что все железнодорожники Томской поддержат наш почин, возьмут в социалистическом соревновании новые обязательства, соответствующие новым возможностям, по-большевистски будут выполнять их. Главное сейчас — добиться неуклонного соблюдения Указа от 26 июня, решительно бороться с дезорганизаторами и бракоделами, уплотнять рабочий день, производительно использовать каждую минуту рабочего времени, повышать качество продукции, оказывать товарищескую помощь молодым и отстающим железнодорожникам. Командиры вместе с руководителями партийных и профсоюзных организаций должны быть активными организаторами соревнования, повседневно заниматься им, создавать соревнующимся все условия для выполнения принятых обязательств.

Мы, орденосцы Томской, считаем, что коллектив нашей дороги имеет все возможности дружной, большевистской работой добиться в предоктябрьском соревновании следующих показателей:

- полностью ликвидировать крушения, аварии и брак в работе, оздоровить все аварийные очаги и к XXIII годовщине Октября добиться снятия с дороги названия аварийной; это обязательство мы брали к Сталинскому дню железнодорожника, многое сделали, но ряд коллективов не выполнил обязательств, крушения, аварии и брак все еще не ликвидированы; надо усилить борьбу с аварийностью, по-боевому выполнять приказ № 185-Ц, чтобы встретить великую годовщину безаварийной работой всех участков дороги и провести зиму без крушений, аварий и брака;

- в октябре полностью завершить всю подготовку к зиме с тем, чтобы каждый паровоз, цех, каждое паровозное и вагонное депо, каждый ВРП и вагонный участок, каждая станция, дистанция пути, связи и все другие предприятия дороги до 7 ноября получили «ПАСПОРТ ГОТОВНОСТИ К ЗИМЕ»;

- выполняя государственный план погрузки, особенно погрузки грузов первой категории, ежесуточно грузить сверх плана не менее 250 вагонов угля;

- оборот вагона при задании 3,4 суток довести до 3,25 суток, оборот местного вагона при задании 1,7—до 1,6 суток; простой вагонов под грузовыми операциями снизить до 15 часов при задании 16;

- выполнять задание по отправительской маршрутизации;

- выгружать 105 процентов к заданию, в первой половине суток не менее 45 процентов;

- к 1 ноября выполнить годовую программу капитального ремонта и программу летних работ по текущему содержанию пути;

- за счет улучшения текущего содержания пути к 7 ноября, помимо имеющихся 1.000 стахановских километров пути, сдать еще не менее 1.500 километров на «Паспорт стахановского километра пути»;

- к 7 ноября снять все предупреждения по неисправности пути;

- повысить техническую скорость до 36,5 километра при задании 35,6 километра в час и участковую скорость — до 25 километров при задании 23,3;

- к 7 ноября подготовить еще 50 машинистов на первый и второй классы;

- среднесуточный пробег паровоза довести до 315 километров при задании 309;

- закрепить не менее 70 процентов паровозного парка для работы по кольцевому графику, проводить в месяц не менее 550 тяжелых поездов;

- снизить процент больных паровозов с 12 до 9,5 процента;

- экономить топлива по дороге не менее 5 процентов от установленных норм;

- к 7 ноября выполнить годовой план среднего ремонта товарных вагонов;

- среднесуточный остаток больных вагонов в текущем ремонте иметь не более 25 процентов от нормы, а к 7 ноября добиться нулевого остатка;

- путем внедрения метода укрупненного ремонта без отцепки вагонов добиться сокращения отцепок на 25 процентов по сравнению с первым полугодием;

- полностью отремонтировать и подготовить вокзалы дороги к зиме;

- улучшить работу телеграфных станций, ускорив срок прохождения телеграмм до одного часа.

Мы соревнуемся с угольщиками Кузбасса и железнодорожниками Омской. Партия и правительство дали нам все, чтобы мы в этом соревновании не отставали, с честью выполняли свой долг перед родиной. Лучшим подарком великому празднику будет четкий порядок на каждом предприятии, досрочное выполнение производственных планов, ликвидация брака и нарушений ПТЭ, боевая готовность каждого железнодорожника преодолеть трудности зимы.

Широко развернем социалистическое соревнование за достойную встречу XXIII годовщины Великого Октября, стахановско-кривосовским трудом укрепим хозяйственную и оборонную мощь нашей родины, повысим нашу дисциплинированность и организованность, чтобы никакие трудности сибирской зимы нам не были страшны!

Подписали 42 участника совещания лучших людей Томской дороги, награжденные орденами и медалями СССР.

Предоктябрьское
социалистическое
соревнование
Стахановские
дела

Высокими показателями работы механического цеха паровозного депо станции Усыты встречают XXIII годовщину Великой Октябрьской Социалистической Революции.

Токари механического цеха, включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, ежедневно перевыполняют нормы. Токарь т. Коробанов выполняет производственное задание на 400 процентов, т. Соколова Е. — на 500 процентов, т. Зорин Н. — на 160 процентов, электросварщик Скулин Н. — на 300 процентов, строгальщик Макеев В. — на 237 процентов.

Токари механического цеха паровозного депо, отвечая на призыв орденосцев Томской ж. д., обязались умножить количество и давать только отличное качество выпускаемой продукции.

М. Шевченко — мастер механического цеха паровозного депо.

Обязательства

В ответ на обращение командиров Новокузнецкого отделения и лучших людей Томской дороги — орденосцев о разрывании предоктябрьского социалистического соревнования, я взял на себя следующие обязательства:

Выполнить планово-предупредительный ремонт на 100 процентов.

Провести качественную ревизию контактной сети и дать гарантийную путевку на работу в зимних условиях без аварий и задержки поездов.

Не иметь ни одного нарушения Правил технической эксплуатации.

Правильно и рационально использовать рабочую силу.

Повседневно работать с людьми по повышению их технических знаний и мобилизовывать их на выполнение Указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля.

Н. Мажейко — начальник дистанции контактной сети.

В ВЦСПС

Совнарком СССР утвердил постановление ВЦСПС о порядке исчисления стажа непрерывной работы лиц, осужденных к исправительно-трудовым работам за прогул и лишении их права на пособия по временной нетрудоспособности.

Лица, осужденные к исправительно-трудовым работам за прогул, теряют свой непрерывный стаж работы в данном предприятии или учреждении и лишаются права на обеспечение пособиями по временной нетрудоспособности в течение 6 месяцев со дня вынесения приговора.

ТАСС.

Проверяем выполнение Указов от 26 июня и 10 июля 1940 года

Что кроется за объективными причинами

Угольные отвалы на шахтах Сталинского и Прокопьевского угольных трестов растут. Станция Усаты имеет в достаточном количестве вагонов, но, несмотря на это, план погрузки угля ежедневно не выполняется.

Угольный долг перед страной возрастает с каждым днем.

Винновниками невыполнения плана погрузки являются отдельные командиры станций, которые и после выхода в свет исторических Указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 года, не развернули большевистской борьбы за быстрейший оборот вагонов, не перестроили своей работы так, как этого требует партия.

Простой порожних вагонов за первую декаду сентября на станции Усаты составляет 8709 вагоно-часов, из них по отказу копеек 870 вагоно-часов, по технической неготовности 3164 вагоно-часа, по формированию — 4015 вагоно-часов и по разным причинам 660 вагоно-часов. В среднем каждый вагон простаивает на станции 40,2 часа вместо нормы 13 часов.

Завышенный простой вагонов есть результат неразворотливости товарищей Мацейчука, Роговского, Белокобыленко и Покровского. Они не ведут борьбы за сокращение простоя вагонов, а только лишь фиксируют факты варварского отношения к вагонам.

20 сентября, в дежурство маневрового диспетчера тов. Коро-

стелева, порожняковые составы простаивали на станции до 9 часов. Порожняк № 510 стоял на станции под обработкой 2 часа, порожняк № 516 стоял 4,5 часа, а порожняк, следовавший в Абагур под погрузку леса, Коростелев продержал 9 часов. Вместе с тов. Коростелевым дежурил ст. помощник начальника станции тов. Роговской, который, вместо вскрытия подлинных причин задержки порожняковых составов, ищет массу объективных причин для оправдания завышенного простоя вагонов: то грязный порожняк, то комбинированные расформировки, то еще что либо мешает быстрой обработке порожняков.

Под этими „объективными“ причинами Роговской не видит подлинной причины завышенного простоя вагонов.

Высокий простой вагонов по ст. Усаты объясняется, главным образом, отсутствием борьбы за быстрейший их оборот. В это дежурство, 20 сентября, составитель Ермошин 3 часа формировал местный груз при норме 45 минут, а технический конторщик Маслова несвоевременно предъявила состав к осмотру, тем самым поезд был задержан на 2 часа.

В ночное дежурство на 25 сентября диспетчер Коростелев снова задерживал порожняковые составы и груженные поезда. Так поезд № 786 был выбит из расписания осмотрщиком вагонов Останиным. Останин при осмотре состава пропустил вагон, у кото-

рого была неисправна рессора, смазчица это обваражила, по тов. Печников, сменный мастер, и тов. Коростелев не организовали своевременной смены рессоры. Поезд № 763 также был выбит из графика осмотрщиком - автоматчиком Шинкиным. Вместе с этим поездом был выбит из расписания на 55 минут и проходящий.

Борьбы за одиночные вагоны на ст. Усаты нет. Вагон № 1171652 стоит на станционных путях с 9 сентября. 7 дней стоит вагон № 1182088.

Фактов задержки вагонов на ст. Усаты можно привести много, но достаточно и этих, чтобы судить об отсутствии борьбы за оборот вагонов, за сокращение их простоя.

За задержку вагонов виновники к ответственности не привлекаются, им только записывается брак и больше ничего. Такой „деятельностью“ руководство станции потворствует разгильдяям и нарушает Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года.

Партийная организация обязана заняться вопросом сокращения простоя вагонов. Вместе с командирами станции необходимо шире развернуть предоктябрьское социалистическое соревнование. Нужно мобилизовать железнодорожников узла Усаты на лучшую встречу XXIII годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции.

В. Малыгин.

Добродушный судья

Самарский, начальник 8 вагонного участка, опоздал из отпуска на 5 дней. Начальник дороги его, как злостного нарушителя Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года сдал под суд. Телеграмма о сдаче под суд попадает в руки Самарского. О ней он умалчивает. Ни первичную парторганизацию, ни узловой партком в известность не ставит, а едет в управление дороги для того, чтобы оправдать опоздание из отпуска.

Никакие увертки Самарскому не помогли. Свой приказ начальник дороги не отменил.

По приезде из управления дороги Самарский идет в амбулаторию и обманным путем получает больничный лист на 5 дней.

Разбирая дело Самарского, партийная организация вагонного участка разоблачила его не чест-

ные махинации. Оказывается, Самарский заверил врачей в том, что ему нехватало 36 дневного отпуска на курортное лечение и дорогу и от врачей он требовал немного — дать освобождение на 5 дней (ни больше, ни меньше!).

Фактически Самарскому отпуск предоставлялся не на 36 рабочих дней, а на 41. Путевка на курорт выдана не профсоюзной организацией, а руководством управления дороги и никаких прав на получение больничного листа он не имел.

Самарского исключили из рядов ВКП(б). Дело о нем передали в нарсуд для привлечения к судебной ответственности.

Кажется, все с Самарским кончено. Суд должен прогульщика немедленно осудить по всей строгости советского закона. Но... его еще не осудили. 28 дней тянется дело с Самарским.

Самарский обманывает и суд. По первой повестке он в нарсуд не является. По второму вызову явился и попросил судью третьего участка г. Прокопьевска Шкуркина отложить рассмотрение дела на несколько дней, мотивируя тем, что в железнодорожной прокуратуре Новокузнецкого отделения на него имеются оправдательные документы.

Добродушный судья Шкуркин просьбу Самарского удовлетворил. Из транспортной прокуратуры Новокузнецкого отделения нам сообщили, что никаких оправдательных документов на Самарского нет.

Об этом и судья Шкуркин знает, но, по непонятным причинам, почему-то до сих пор дело о прогульщике Самарском не рассматривает, а продолжает либеральничать.

Дистанция пути к зиме не готова

Утренние заморозки извещают о приближении зимы. Через несколько дней железнодорожникам узла Усаты придется держать экзамены готовности работать в зиму 1940-41 года. Однако, не все службы подготовились к зиме так, как этого требуют в своем обращении болотвинцы.

Вот 10 дистанция пути. Она к зиме не готова. Договоры с колхозами на рабочую силу и грузовой транспорт не заключены, оперативный план на зиму 1940-41 года не составлен, общежитие для рабочих, занятых на снегоборьбе, не подготовлено; помещение для

тягловой силы не отремонтировано. Щиты для снегозащиты готовы, но вязки для них нет; деревянные лопаты имеются, но часть из них недоброкачественна — узкие, а железные лопаты заготовлены не полностью.

Бороба заготовлены полностью, а в дистанцию по сегодняшний день не доставлены, они находятся в тайге. Метел также нет.

Ответственные лица за очистку путей и отдельных участков не выделены. Места для свалки снега не отведены. Ремонт снегоочистителя не произведен, рабочие для его обслуживания не выделены.

Такое тревожное положение с подготовкой к зиме не беспокоит начальника дистанции т. Кибальников и его заместителя по политической части тов. Мишурина. Они занимаются всем чем угодно, но только не подготовкой к зиме.

Партийная организация узла должна потребовать от руководства дистанции немедленной подготовки к зиме.

Бригада общественного смотря: Важенн, Кузнецова, Сподырев, Панькова, Кислигина, Буторин, Клименченко, Миронов, Борисов и др.

Вместо обзора стенгазеты

ПОСЛЕ ДОЛГОГО МОЛЧАНИЯ

Неплохой была стенгазета „За здоровый паровоз“ в паровозном депо станции Усаты. Выходила регулярно, ставила по боевому вопросу выполнения Указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 года, разоблачала прогульщиков, лодырей и разгильдяев, мобилизовала вокруг передовиков-стахановцев рабочих на выполнение производственных планов и улучшение качества выпускаемой продукции. Но в начале августа стенгазета „За здоровый паровоз“ не стала выходить.

Что за причина? — Оказывается, редактор стенгазеты тов. Куриленко ушел в отпуск, а члены редколлегии решили тоже отдохнуть. Секретаря партийной организации паровозного депо тов. Короткого не потревожил покой членов редколлегии и он не потребовал выхода стенгазеты. „Ладно, подождем редактора, после нагоним“ — успокаивал себя т. Коротких.

И только по истечении месяца „нагнали“, кое как выпустив „очередной“ номер.

В предыдущей статье „К новым задачам“ слабо отражается подготовка паровозного депо к зиме. „Наше паровозное депо — говорит-ся в передовой, — ведет подготовку

работы к зимним условиям: производится ремонт помещений депо, отопление паровозов“. Судя по этому можно считать, что в паровозном депо дело подготовки к зиме идет хорошо. Так-ли это? Многие указания бригад общественно-го смотра не выполняются. Об этом стенная газета ничего не говорит.

Указ Президиума Верховного Совета от 26 июня выпал из поля зрения редакции стенгазеты „За здоровый паровоз“. В одной только статье „За выполнение Указа и приказа № 78-Ц“ вскользь сказано о выполнении Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня.

Редакции стенной газеты „За здоровый паровоз“ нужно перестроить свою работу: полнее освещать ход выполнения Указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 г. смелее и острее бичевать недостатки работы паровозного депо, помогать руководителям депо укреплять трудовую дисциплину, шире распространять опыт лучших людей паровозного депо.

Опираясь на рабковский актив, редакция стенгазеты „За здоровый паровоз“ с успехом справится со своими задачами.

М. Платов.

Местком вагонного участка в стороне от массовой работы

Председатель местного комитета вагонного участка станции Усаты тов. Гаршин окончательно развалил профсоюзную работу. Вместо того, чтобы повседневно воспитывать молодых членов союза, вести с бракоделами и нарушителями трудовой дисциплины решительную борьбу, Гаршин занялся сбором сведений о нарушении трудовой дисциплины и бракоделах. И неслучайно, в вагонном участке браки в работе не снижаются.

25 сентября осмотрщик Останин и автоматчик Шинкин допустили браки в работе. Их также, как и остальных бракоделов в нарушителей трудовой дисциплины, на заседании местного комитета не обсудили и мер к ним никаких не приняли.

С молодыми членами союза Гаршин не ведет никакой работы. Вновь принятые в члены профсоюза по сегодняшний день не получили профсоюзных билетов. Уборщица Дружина принята в профсоюз еще в июне 1939 года, но билет не получила. Она неоднократно обращалась к тов. Гаршину, который отнекивается, а иногда обещает выдать билет „завтра“. Так тов. Дружина, вместе с вновь принятыми т. Суторинным, Козловым, Ероховым,

и не может дожидаться „завтра“ и получить билет.

С уплатой членских взносов дело завлено. Есть такие члены союза, которые по 5—6 месяцев не платят членских взносов. Тов. Лаврик — начальник вагонного депо — не платит членских взносов уже пять месяцев, Богданова — 6 месяцев, Акимова — 6 месяцев. Указанные товарищи давно по-существу механически выбыли из членов профсоюза, но местный комитет их к ответственности не привлек, они все еще пользуются всеми правами членов профсоюза.

Тов. Шверник на X плен ВЦСПС подчеркнул, что профсоюзам необходимо коренным образом улучшить воспитательную работу среди широких масс рабочих и служащих, установив строжайший контроль за выполнением закона о труде, повседневно бороться с нарушителями трудовой дисциплины и повышать рост производительности труда.

Эти указания местный комитет вагонного участка не выполняет.

С. Кукушкина — педагог школы взрослых вагонного участка.

Нарушители ПТЭ

В ночное дежурство на 25 сентября машинист паровоза № 715-99 Ковалев, составитель Дымов и сцепщик Белебешко грубо нарушили Правила технической эксплуатации.

Производя маневровые работы на 5 пути нового парка, они

наехали на красный сигнал и свалили его.

Начальник станции и начальник паровозного депо нарушителей Правил технической эксплуатации должны привлечь к строжайшей ответственности.

П. Поляков — инструктор политотдела.

Ответственный редактор В. СОРОКИН.