

По-большевистски бороться с авариями и крушениями

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович в своей речи на XVIII Съезде ВКП(б) указал, что: «Дальнейшее сокращение крушений и аварий является значительным источником повышения работы железных дорог».

Указание сталинского наркома обязывает нас, железнодорожников Кузбасса, направить все усилия к тому, чтобы в кратчайший срок ликвидировать аварии, крушения, браки в работе и нарушения Правил технической эксплуатации, которые тянут наше отделение назад.

Товарищ Л. М. Каганович в своих боевых приказах № 83-Ц и № 231-Ц дал боевую программу действий борьбы за безаварийную культурную работу. Однако ряд фактов говорят о том, что отдельные командиры и политработники нашего отделения не борются по-большевистски за ликвидацию браков, аварий и крушений.

Станция Усаты—очаг аварий и браков в работе. Это не случайно. На станции нет борьбы за укрепление трудовой дисциплины. Начальник станции тов. Топорченко, и его заместители плохо занимаются вопросами укрепления трудовой дисциплины. Нормерной учет явок на работу поставлен формально.

Тов. Топорченко вместо наказания бракоделов подчас поощряет их. Дежурный по станции нового парка Бабин принял поезд на занятый путь его сняли с дежурных по станции в чистильщики стрелок сроком на 2 месяца. Через несколько дней Топорченко поставил Бабина составителем, в результате бракодел Бабин при маневрах нарушил Правила технической эксплуатации и на ветке хлебозавода побил вагоны.

Казалось бы этот похабный случай должен был послужить примером для руководителей станции Усаты, но этого не произошло. Начальник станции т. Топорченко сигналиста Ковалева, снятого за отправление

пассажирского поезда по неприготовленному маршруту в чистильщики стрелок, на следующий же день поставил балконщиком.

Ни руководство станции, ни ревизор Турунтаев не контролируют по-настоящему выполнение Правил технической эксплуатации низовыми работниками. На станции Усаты составитель Белибежко и машинист маневрового паровоза Стебень установили и пользовались кустарным способом сигнализации, что привело к браку в работе.

Проведенное 12 мая совещание общественных ревизоров по безопасности движения поездов и ревизорского аппарата отделения показало, что роль общественных ревизоров не поднята на высоту своего положения.

Общественные ревизоры ст. Калачево тт. Стригунов и Дружинина проводят ночную проверку вскрыли, что стрелочник Вителев грубо нарушает трудовую дисциплину—спит на посту. Об этом они доложили начальнику станции т. Мищенко, который вместо того, чтобы наложить дисциплинарное взыскание на нарушителя трудовой дисциплины, сообщает начальнику отделения о нем, как о лучшем стрелочнике, а начальник отделения тов. Гельман этому нарушителю трудовой дисциплины объявляет благодарность, как лучшему работнику станции.

Руководству отделения и аппарату участкового ревизора надо направить тот огромный подъем политической и производственной активности железнодорожников Новокузнецкого отделения, вызванный решением XVIII съезда партии и подготовкой к 1 мая на выполнение решающей задачи—ликвидации аварий, крушений и браков в работе. Ключ к этому—укрепление трудовой дисциплины сверху до низу, установление строжайшего контроля за выполнением приказов НКПС, организация большевистской борьбы за их выполнение.

СООБЩЕНИЕ ТАСС

По полученным из Лондона сведениям агентства Рейтер сообщено по радио, что английский ответ на предложение СССР содержит следующие основные контр-предложения: во-первых, Советский Союз должен дать гарантию в отдельности каждому государству, граничащему с ним и, во-вторых, Англия обязуется оказать помощь СССР, если последний вступит в войну в результате выполнения взятых на себя гарантий. На основании данных, полученных в авторитетных советских кругах, ТАСС может заявить, что это сообщение агентства Рейтер не вполне соответствует действительности. Советское правительство действительно получило 8 мая „контр-предложения“ английского правительства, против которых не возражает и французское правитель-

ство. В этих предложениях не говорится, что советское правительство должно гарантировать каждому в отдельности государство, граничащее с СССР. Там говорится о том, что советское правительство должно оказать немедленное содействие Великобритании и Франции в случае вовлечения этих последних в военные действия во исполнение принятых ими на себя обязательств по отношению к Польше и Румынии. Однако, в „контр-предложениях“ английского правительства ничего не сказано о какой-либо помощи, которую должен был бы получить на основе взаимности Советский Союз от Франции и Великобритании, если бы он равным образом был вовлечен в военные действия во исполнение принятых им на себя обязательств в отношении тех или иных государств восточной Европы.

ОТ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР И ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ВКП(б)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) с прискорбием извещают о безвременной гибели Героев Советского Союза товарищей **Анатолия Константиновича Серова** и **Полины Денисовны Осипенко**, последовавшей 11 мая при исполнении служебных обязанностей в результате воздушной катастрофы, и выражает свое глубокое соболезнование семьям погибших.

Правительство Союза ССР постановило:

- 1) организовать правительственную комиссию по похоронам товарищей **Серова** и **Осипенко** в составе тт. Булганина (председатель), Буденного, Мехлиса, Щербакова, Локтионова, Смушкевича, Гризодубовой и Расковой.
- 2) Похороны тт. **Серова** и **Осипенко** принять на счет государства.
- 3) Похоронить тт. **Серова** и **Осипенко** на Красной площади у кремлевской стены.

ПАМЯТИ ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА АНАТОЛИЯ СЕРОВА И ПОЛИНЫ ОСИПЕНКО

Не стало двух замечательных людей нашей эпохи, двух Героев Советского Союза—комбрига товарища **Серова Анатолия Константиновича** и майора товарища **Осипенко Полины Денисовны**.

11 мая в 9 часов утра при выполнении своих служебных обязанностей трагически погибли два славных сокола нашей родины—товарищи **Серов** и **Осипенко**.

Коммунистическая партия и весь советский народ понесли огромную утрату. В лице комбрига **Серова** и майора **Осипенко** Красная Армия потеряла двух изумительных мастеров летного искусства, горячих патриотов советской родины.

Имена славных героев **Серова** и **Осипенко** известны всему советскому народу. Их летным мастерством восхищались не только у нас, но и далеко за пределами Советского Союза.

Анатолий Серов был подлинным мастером летного дела. Совсем недавно, в день первого мая трудящиеся Москвы любовались семеркой скоростных истребителей, демонстрировавших на Красной площади высокое искусство группового полета. Во главе этой славной семерки был **Анатолий Серов**.

Сын горняка уральских каменноугольных копей, квалифицированный сталевар, товарищ **Серов** по путевке комсомола в 1929 году вступил в ряды Военно-Воздушного Флота РККА. Он успешно окончил Оренбургскую летную школу имени **К. Е. Ворошилова**. Смелый, решительный и отважный летчик через год уже командовал звеном истребителей.

Товарищ **Серов** никогда не останавливался на достигнутых успехах. Находясь в истребительных частях, он проявляет свой блестящий талант, командует отрядом истребителей на одном из ответственных участков обороны страны—на Дальнем Востоке. Затем учится в Военно-воздушной академии РККА имени профессора Жуковского, работает в научно-воспитательном институте летчиков-истребителей и наконец начальником главной летной инспек-

ции военно-воздушных сил РККА.

Товарищ **Серов** много работал над выращиванием молодых кадров летчиков-истребителей, личным примером показывая высокое мастерство высшего пилотажа.

За проявленный героизм и выдающиеся заслуги при выполнении специальных заданий правительства товарищ **Серов** награжден орденами Советского Союза и удостоен звания Героя Советского Союза.

Анатолий Серов обладал лучшими большевистскими качествами—пламенной любовью к родине и к партии Ленина—Сталина, беззаветной отвагой, мужеством и непреклонной волей к победе. Верный сын советского народа, воспитанный партией Ленина—Сталина, он не имел более высокой цели в жизни, чем беззаветно служить делу народа, делу коммунизма. Смерть вырвала из наших рядов одного из выдающихся организаторов славной сталинской авиации.

Вместе с товарищем **Серовым** погибла товарищ **Осипенко** **Полина Денисовна**—дочь украинского крестьянина, в прошлом батрачка, затем квалифицированная работница сельского хозяйства, выдвинувшаяся в первые ряды выдающихся советских военных летчиков.

В 1932 году товарищ **Осипенко** вступила в школу летчиков. Затем работает в истребительной авиации, быстро овладевая сложной авиационной техникой. За короткий срок **Полина Осипенко** установила пять международных женских рекордов. Из них наиболее выдающиеся, известные всему миру перелеты по маршрутам: Севастополь—Архангельск и Москва—район Комсомольска—на—Амуре. Весь мир поражен героизмом и отвагой женского экипажа самолета «Родина», в составе которого была **Полина Осипенко**.

Крепкая, энергичная, жизнерадостная, полная уверенности в своих силах, она с огромным подъемом бралась за любое трудное дело. **Полина Осипенко** была не только талантливой летчицей. Она была исключительно храбрым,

хладнокровным, выносливым человеком, умеющим проявлять отвагу и мужество. **Полина Осипенко** безгранично любила советский народ, большевистскую партию Ленина—Сталина. За выдающиеся заслуги товарищ **Осипенко** награждена тремя орденами Советского Союза и удостоена звания Героя Советского Союза.

Вся жизнь и работа Героев Советского Союза товарищей **Серова** и **Осипенко** служат примером преданности и беззаветной любви к нашей социалистической родине, Всесоюзной Коммунистической Партии большевиков и вождю всего трудящегося человечества товарищу Сталину.

Прощайте дорогие друзья и товарищи, любимцы советского народа и всей Рабоче-Крестьянской Красной Армии!

Ваш образ навсегда останется в нашей памяти.

К. Е. Ворошилов, Л. З. Мехлис, С. М. Буденный, Г. И. Кулик, Е. А. Щаденко, И. И. Проскуров, Б. М. Шапошников, А. Д. Локтионов, Д. Г. Павлов, Ф. Ф. Кузнецов, А. И. Запорожцев, Смушкевич, Агольцев, Ерименко, А. Осипенко, Савченко, Хмельницкий, Мерещков, Башугин, Птухин, Конев, Ковалев, Сусайков, Смокачев, К. М. Гуов, Тимошенко, Мельников, А. С. Николаев, Остахов, Штерн, Зимин, Богаткин, Рычагов, Сенаторов, Конев, Бириков, Яковлев, Жигарев, Черных, Б. Яковлев, Гапанович, В. Изотов, Хользунов, М. Изотов, Шелухин, Шимков, Буторин, Овчинкин, А. Арженухин, Шевченко, Лакеев, Душкин, Смирнов, Антонов, Якушин, Николаев, Гайдоренко, Клевцов, Беляков, Данилин, Филин, Холлоцев, Супрун, Стефановский, Нюхтинов, Гусев, Смородинов, Захаров, Воронов, Снегов, Померанцев, Денисов, Каманин, Хрюкин, Нестеренко, Герасимов, Ионов, Евсеев, Рахов.

ПОДНЯТЬ ПОЛИТИКО-МАССОВУЮ РАБОТУ НА ДОЛЖНУЮ ВЫСОТУ

Комсомольская организация вагонного депо Новокузнецк в предсезонном социалистическом соревновании совместно с партийной организацией хорошо возглавила авангардную роль на производстве. Комсомольско-молодежная смена тов. Петрова на протяжении продолжительного времени держала первенство.

Однако борьбу за закрепление хороших производственных успехов руководители комсомольской организации пустили на самотек. У них, как говорится, произошло головокружение от успехов. Политико-массовая работа среди комсомольцев и молодежи была ослаблена. За все время для изучающих историю ВКП(б) проведена только одна теоретическая конференция на тему «Петербургский союз борьбы за освобождение рабочего класса».

Когда в вагонном участке появились вредные слухи и расхождения, играющие на руку врачам, разгильдяям и лодырям комсомольская группа смены не дала им соответствующего отпора. Группорг Орехов сам поощрял и защищал этих людей, совершенно не занимаясь комсомольской работой.

Слесарь-вагонник пункта технического осмотра Глушич, осмотрщик вагонов Черныш, слесарь-автоматчик Цыркунов стремились разложить трудовую дисциплину в смене. 26 апреля Цыркунов опоздал на 45 минут и явился на производство в пьяном виде. 3 мая не вышел на работу Глушич. 7 мая сделал прогул Черныш. За первую декаду мая в смене было допущено 5 прогулов.

Группорг Орехов вместо того, чтобы помочь сменному мастеру — комсомольцу Петрову очиститься от дезорганизаторов производства, вместе с комсомольцем Сониним, допускающим частые браки и имеющим 5 дисциплинарных взысканий организовали пьянки, поддерживали и защищали прогульчиков. Сам Орехов 6 мая умышленно опоздал на 30 мин.

О всех этих вопиющих фактах разложения трудовой дисциплины хорошо знал комитет комсомола вагонного участка, но секретарь комсомольской организации тов. Иглин — редкий гость комсомольско-молодежной смены, тогда, как он был прикреплен к смене для проведения массово-политической работы.

Тов. Иглину давно было известно, что группорг Орехов плохо справлялся с комсомольской работой, что он и комсомолец Сонин все время плелись в хвосте от-

сталых настроений отдельных рабочих. Но секретарь тов. Иглин не изучил своевременно этих людей, оставил на руководстве комсомольской организации передовой смены дезорганизатора Орехова.

В результате прогулы в комсомольско-молодежной смене увеличились. Комсомольско-молодежная смена из передовых стала самой отстающей.

Начальник вагонного депо Марченко и профсоюзная организация увлеклись хозяйственной работой, упустив дело политической агитации и пропаганды, передоверив его второстепенным лицам.

Из-за ослабления массово-разъяснительной работы дезорганизаторы производства воспользовались случаем и проводили свое гнусное дело среди отдельных рабочих еще сохранивших отсталые настроения. В результате с января 1939 года в вагонном участке уволено за прогулы, опоздания и нарушения трудовой дисциплины 58 человек.

Партийная организация (заместитель секретаря парткома тов. Сафонов) ослабила свою авангардную роль на производстве, забыла о своем непосредственном помощнике и резерве — комсомольской организации, не интересовалась производственными делами и бытом комсомольцев.

Сейчас с дезорганизаторами производства приняты суровые меры. Злостные прогульщики и дезорганизаторы — осмотрщик вагонов пункта технического осмотра Сонин и слесарь депо Старчило Семен за разлагательство трудовой дисциплины привлечены к судебной ответственности. Бывшие комсомольцы Сонин и Орехов исключены из рядов комсомола. Ряд прогульчиков осуждены общественным производственным товарищеским судом.

Комсомольско-молодежная смена и вагонный участок в целом очистившись от рвачей, прогульчиков и лодырей, на много улучшили свою работу. Комсомольцы и передовики производства из внесоюзной молодежи взяли на себя обязательство к Дню железнодорожников вывести вагонный участок и число передовых.

Партийная и комсомольская организации вагонного участка, а также узловой комитет комсомола обязаны сейчас немедленно перестроить свою работу в сторону улучшения массово-воспитательной работы и налаживания дела агитации и пропаганды среди комсомольцев, молодежи и всех рабочих вагонного участка.

Н. Рудакова.

Прошкин не руководит работой

В вагонном депо ст. Новокузнецк-пассажирская в подсобном цехе работает бригадиром Прошкин, но он вместо того, чтобы следить за ходом работы, проверять ее, отсиживает в инструментальной весь рабочий день. Если у него рабочие спросят, что делать, то Прошкин отвечает: «Найди чегонибудь».

Инструмент выдается без контрольных марок, хотя они у рабочих имеются. Если надо получить слесарю клубок, чтобы нарезать болт, то ему самому нужно идти в инструментальную и

затратить полчаса для того, чтобы подобрать плашку по клубку.

Несмотря на неоднократные предупреждения вагонного мастера т. Баранова Прошкин все же принимает от рабочих браки. В апреле были изготовлены дверные ручки для пассажирских вагонов, но изготовлены с браком, а Прошкин постарался их сдать в кладовую.

Администрация вагонного участка зная о безобразиях бригадира Прошкина мер не принимает.

Н. Д.

РЕШИТЕЛЬНО БОРОТЬСЯ ЗА ЛИКВИДАЦИЮ БРАКОВ И АВАРИЙ

СОРЕВНОВАНИЕ РЕВИЗОРОВ

Мы, ревизорский аппарат отделения и общественные ревизоры собравшись на совещание и обсудив приказ наркома № 99-Ц, включаемся в соревнование с ревизорами Беловского отделения.

Исторические решения XVIII съезда партии вооружили железнодорожников и весь советский народ на новые победы в борьбе за коммунизм.

Исключительно большие и почетные задачи, поставленные перед железнодорожниками в выполнении Третьей Сталинской Пятилетки. Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович в своем выступлении на XVIII съезде ВКП(б) указал: «Дальнейшее сокращение крушений и аварий является значительным источником повышения работы железных дорог».

Однако, несмотря на это боевое указание наркома, на нашей Томской дороге и нашем Новокузнецком отделении есть еще масса случаев браков в работе, аварий и крушений, что приводит к срыву погрузки важнейших грузов — угля, металла и хлеба.

Обсуждая приказ наркома 99-Ц, мы, общественные ревизоры по безопасности движения Новокузнецкого отделения, считаем, что данное серьезнейшее предупреждение руководству дороги нашим любимым наркомом товарищем Л. М. Кагановичем целиком и полностью относится и ко всем нам, так как борьба за безаварийную работу является первейшей обязанностью и долгом каждого командира и рядового железнодорожника, в первую очередь нас, общественных ревизоров, потому что нам доверен партией и правительством государственный контроль за выполнением нашей сталинской желез-

нодорожной конституции — Правил технической эксплуатации.

Приказ наркома № 99-Ц своевременно и правильно указывает на нашу плохую работу и является для нас, как и приказ № 83-Ц, боевой программой действий в повседневной практической работе.

Решительно вскрывая свои недостатки плохой работы, мы сегодня, обсуждая приказ наркома обязуемся по-большевистски бороться за его выполнение, за превращение каждого нашего участка и в целом отделения в передовой безаварийный участок дороги. Мы вызываем на социалистическое соревнование коллектив общественных ревизоров и ревизоров НКПС Беловского отделения.

Изучая решения XVIII съезда и «Краткий курс истории нашей партии» будем боевыми организаторами в выполнении приказов наркома и ликвидации аварий, крушений и браков и поведем решительную, непримиримую борьбу со всеми разгильдяями, нарушителями Правил технической эксплуатации, поднимем массы на борьбу против бракоделов и аварийщиков.

На прикрепленных за нами участках установим повседневный ослабленный контроль за техническим состоянием паровозов, вагонов, пути, стрелок, связи и будем добиваться устранения всех недостатков, порождающих аварии, крушения. Обеспечим своевременную подготовку к зиме. Кроме этого осуществим контроль за выполнением Правил технической эксплуатации всеми работниками служб, ежедневно будем контролировать правильность формирования поездов, их технический осмотр и соблюдение маши-

нистами технической скорости на опасных участках пути.

Будем добиваться приведения в образцовое состояние сигналов, организации технической учебы с тем, чтобы каждый работник связанный с движением поездов, ко Дню всенародного праздника железнодорожников — 30 июля — сдал испытания не ниже, как на хорошо.

Организуем по-большевистски обмен опытом мастеров безаварийной работы, показывающих высокие образцы стахановско-кривосовского труда, лучший опыт работы общественных ревизоров сделаем достоянием всех наших участков.

Борясь за выполнение приказов наркома на своих участках будем бдительными, свято помнить и выполнять Правила технической эксплуатации. Будем требовательными к себе и окружающим. Совместно с партийными и профсоюзными организациями добьемся ликвидации злейшего бича в работе — аварий, браков, сделаем наше отделение передовым на дороге.

Участковый ревизор —
И. Гуляев.

Помощники участкового ревизора: В. Соболев, П. Турунтаев, В. Перегудов, Я. Бедненко, Г. Подоприморов.

Общественные ревизоры: И. Кулагин, М. Лобов, К. Высоцкий, В. Сребный, Я. Соловьев, Стригунов, Л. Козлов, Д. Захаров, Лукьянова, И. Лукин, П. Есютин, Тетеркин, Песоцкий, А. Белогина, И. Гончаров и другие всего 73 подписи.

Дежурные по станции нарушают Правила технической эксплуатации

(Выступление общественного ревизора тов. Кулагина).

Дежурные по станции Усаты тт. Кротов и Чернышев принимая поезда по пригласительному сигналу, не держат кнопку, а подпирают ее палочкой.

Также не редкие случаи, когда они принимая поезда по пригласительному сигналу или отпуская их по разрешению не требуют от стрелочников проверки маршрутов.

Начальник станции тов. Топорченко, зная об этих безобразиях никаких мер не принимает.

Техническая проверка централизованных стрелок возложена на инженера станции тов. Стрига-

нова, но он этих функций не выполняет, не делая никакой проверки приходит на пост централизации и вписывает свои соображения в книгу СЦБ.

Централизация стрелок в Усятах новшество. Большинство работников нуждается в технической помощи, но ее никто не оказывает. Помощник участкового ревизора по СЦБ и связи тов. Бедненко на станции бывает очень часто, проверяет пломбы и техническое состояние устройств, но не оказывает технической помощи.

Мищенко задерживает поезда

(Выступление общественного ревизора тов. Стригунова).

У нас на ст. Калачево маневровой работы почти нет, а браков хоть отбавляй. Браки допускает больше всех начальник станции тов. Мищенко.

На днях он не дал блокировки стрелочному посту на открытие семафора, чем задержал поезд, а 4 мая вручил машинисту путевку, в которой написал «4 апре-

ля» и тоже выбил поезд из графика.

Все эти браки он скрывает от руководства отделения. На станции есть нарушения трудовой дисциплины. Мы общественные ревизоры пытались повести борьбу с нарушителями трудовой дисциплины, а тов. Мищенко вместо оказания нам помощи всячески притесняет нас.

ПОЕЗДА ОТПРАВЛЯЮТ БЕЗ ОПРОБОВАНИЯ АВТОТОРМОЗОВ

(Выступление общественного ревизора товарища Лобова)

Наше паровозное депо Усаты обслуживает маневровыми паровозами 4 станции. Надо сказать, что ни на одной из них не опробовываются автотормоза при подаче вагонов на копи под погрузку.

В Усятах, когда передают вагоны из одного парка в другой, также не опробуют автотормоза, хотя в новый парк вагоны спускают по 9 тысячному уклону и это не гарантирует безопасность.

В Усятах, когда паровозы с вагонами или резервом загоняют в северный тупик длиной 40 метров, то на светофоре загорается 2 белолунных огня, дающих право машинисту следовать с нормальной скоростью.

Я считаю, что необходимо этот организованный маршрут переоборудовать потому, что уже были случаи, когда машинисты не зная длины этого тупика ехали по организованному маршруту и сваливали вагоны.

Отв. редактор Т. КУЗЬМЕНКО.