

АБОТА станций 2-го отделения за 2-ю декаду ДЕКАБРЯ

Наименование станций	Средний про-стой тран-зитного вагона			Простой ва-гона на одну грузовую операцию			Процент отправления поездов по расписанию			Коэффициент маневровой работы			Погрузка			Аварии и крушения по вине эксплуатации
	Зад.	Вып.	%	Зад.	Вып.	%	Зад.	Вып.	%	Зад.	Вып.	%	Зад.	Вып.	%	
Станции 1-го класса																
Тайга	7,8	19,0	41,1	16,0	32,8	48,8	100	55,4	—	24	15,2	63,3	16	28	175,0	3
Болотная	4,9	15,4	31,8	16,0	25,3	63,3	100	63,1	—	23	16,2	70,4	25	31	124,0	—
Станции 2-го класса																
Томск II	4,2	27,5	15,2	14,0	23,9	58,7	100	71,8	—	20	—	—	266	364	136,8	2
Боготол	3,9	7,66	51,0	11,0	9,9	111,2	100	75,5	—	21	21,7	103,3	19	38	200,0	—
Ачинск I	10,5	35,3	29,8	22,0	27,9	79,0	100	15,3	—	24	22,4	93,3	103	100	97,0	1
Червоореченская	4,5	13,3	39,8	24,0	25,7	93,2	100	74,1	—	17,0	18,1	106,4	—	1	—	—
Мариинск	3,5	8,3	42,2	13,0	22,4	58,0	100	56,8	—	22,0	14,1	64,0	265	177	66,7	1
Копейские стан-ции																
Анжерская	—	—	—	19,0	48,5	39,3	—	—	—	22	15,3	69,5	2527	1239	49,0	—
Судженка	—	—	—	21,0	37,3	56,3	—	—	—	24	13,3	51,2	2637	1161	44,0	1
Станции 3-го класса																
Томск I	—	—	—	10,0	17,9	56,0	—	—	—	—	—	—	42	41	97,6	—
Яшкино	—	—	—	11,0	21,9	50,2	—	—	—	—	—	—	183	163	89,0	—
Черемошники	—	—	—	12,0	11,7	102,7	—	—	—	—	—	—	602	146	24,2	—
Юрга I	—	—	—	10	34,9	28,6	—	—	—	—	—	—	72	25	34,7	—
Юрга II	2,0	13,7	14,5	9,0	38,5	23,3	100	28,3	—	—	—	—	—	—	—	—
Яя	—	—	—	16,0	16,5	85,0	—	—	—	11,0	—	—	564	73	12,9	1
Станции 4-го и 5-го класса																
Беркульская	—	—	—	12,0	31,3	38,3	—	—	—	—	—	—	92	4	4,3	1
Хопкино	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Раз'езд 11 клм.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сураново	—	—	—	16,0	18,2	87,9	—	—	—	—	—	—	5	7	140,0	—
Итат	—	—	—	13,0	18,3	71,0	—	—	—	—	—	—	159	10	6,2	—
Кротово	—	—	—	17,0	98,4	17,2	—	—	—	—	—	—	204	15	7,3	—
Богашево	—	—	—	11,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
Б/п. 235 клм.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	—	—	—
Пихтач	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—
Литвиново	—	—	—	12,0	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—
Кузель	—	—	—	20,0	19,2	104,1	—	—	—	—	—	—	50	20	40,0	—
Антибесс	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137	26	18,9	—
Раз'езд 34 клм.	—	—	—	16,0	246	6,5	—	—	—	—	—	—	45	13	28,8	—
Межениновка	—	—	—	13,0	37,9	34,3	—	—	—	—	—	—	23	23	100,0	—
Ижморская	—	—	—	10,0	13,0	76,9	—	—	—	—	—	—	78	2	2,5	—
Тутальская	—	—	—	15,0	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—
Суслово	—	—	—	11,0	38,1	28,8	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—
Тажин	—	—	—	13,0	—	—	—	—	—	—	—	—	42	14	33,3	1
Иверка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Кирсаново	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
По отделению	5,7	16,4	34,8	21	33,5	62,7	100	59,3	—	—	—	—	8371	3723	43,7	13

За 2-ю декаду декабря было 98 аварий	
В том числе по вине эксплуата-ции	13
Паровозников депо Болотная	2
Паровозников депо Тайга	31
Паровозников депо Боготол	24
Паровозников других отделений	1
Работников дистанции пути	9
Работников вагонных участков	16
Работников связи	2

Главное — добросовестно относиться к делу

Работаю на транспорте с 1929 года. Вначале был кондуктором, затем сцепщиком. В настоящее время работаю в должности составителя.

За все время своей работы я не допустил ни одной аварии. Руководство станции был несколько раз премирован. Высоких показателей в своей работе я добился, благодаря добросовестному отношению к порученному мне делу.

Я, например, перед тем как вступить на дежурство, всегда стараюсь хорошо отдохнуть, чтобы не выходить на работу переутомленным.

Перед началом работы я четко рассказы-

ваю механику план работы, которую предстоит с ним проделать. Эта согласованность в работе с механиком дает мне возможность значительно повысить производительность труда.

В своей дальнейшей работе я постараюсь дать еще более высокое качество. Составитель ст. Яя Порошин.



Старший стреловчик ст. Тайга СИВОРИН. Стрелки его поста содержатся в образцовом состоянии.

ВСТРЕЧА КРИВОНОСОВЦЕВ.

Рабочие Тайгинского узла, во главе с командирами и политработниками, 24 декабря в 11 часов 25 минут, под звуки оркестра и крики „Ура“ встретили возвратившегося из поездки машиниста-кривоносовца Сапрынина Николая, который впервые на Тайгинском отделении провел по маршруту Судженка-Болотная тяжеловесный состав весом 2004 тонны без помощи толкача, имея техническую скорость 29,4 километра, при норме 27 километров.

Встреча машиниста Сапрынина, помощника Писаренко, кочегара Корчуганова, бригады главного кондуктора Спиридонова превратилась в торжество. На устроенном обеде в честь бригады Сапрынина выступали лучшие кривоносовцы узла.

Машинист - кривоносовец Осинцев обращаясь к Сапрынину заявил:—Николай, ты меня подсидел, взял тот тяжеловес, который готовили мне. Но я от тебя не отстану, берусь одной тягой вести состав в 2500 тонн.

Прошлую поездку Осинцев провел 1800 тонн одной тягой со скоростью 33 километра, при норме 26. Отвечая ему Сапрынин заявил, что он будет водить поезда весом 2700 тонн.

Машинист кривоносовец Лубышев обязался в течение суток вывести из Юрги II-й в Волотную девять временно-задержанных продвижением поездов. От диспетчерского коллектива выступили тов. Елисеев, Извеков, Федотов, руководившие продвижением тяжеловесов. Они дали обязательство машинистам-кривоносам двигать в дальнейшем поезда без малейшей задержки. При помощи кривоносовцев-стахановцев других служб вывести к первому января Тайгинское отделение из прорыва.

Машинист Осинцев предъявил вагонникам и эксплоатационникам счет:—обеспечить бесперебойную работу автотормозов и формирование поездов без задержек.

Машинист—кривоносовец Кошкин потребовал от диспетчеров не держать машинистов по станциям, в свою очередь, дал обязательство иметь на каждом перегоне не менее 5—10 минут нагону.

Молодой машинист, ученик Катаева, Пастушенко обязался водить поезда в сторону Мариинска весом 1600 тонн.

Бригадир лучшей комплексной бригады Сафронов Иван Герасимович, слесарь стахановец Ляхов—заверили кривоносовцев и всех присутствующих в том, что они дадут высокое качество ремонта паровозов. Эти машины исправно будут водить тяжеловесы.

Инициатором и организатором встречи Сапрынина был вожак колонны кривоносовцев Петр Иванович Катаев.

Ко всем смазчикам дорог СССР.

Письмо смазчика тов. А. ЛЕВЧЕНКО

Товарищи смазчики! Только что закончилось совещание стахановцев в Кремле. Я был на этом совещании и видел и слушал великого Сталина, нашего наркома товарища Кагановича. Речи нашего вождя, нашего наркома произвели на меня незабываемое впечатление. У меня огромный прилив энергии. Хочется, работать неизмеримо лучше. Хочется чтобы все смазчики были кривоносовцами.

На совещании выступали угольщики. Они говорили о своих рекордах. Выступали кузнецы-буксы гинцы — и тоже говорили о победах. Выступали машинисты — кривоносовцы. Они рассказали оезде на большом клапане, о высоких скоростях.

Нам, товарищи смазчики, тоже надо добиться побед. Надо работать без отцепки и аварий. Надо широко развернуть среди нас стахановско-кривоносовское движение. Если армия стахановцев будет больше — богаче и сильнее — станет наша страна, радостнее и веселее станет нам всем жить.

Кривоносовцев-смазчиков пока еще очень мало. Мне приходилось слышать, как некоторые смазчики говорили: я хочу быть кривоносовцем, но не знаю, как это сделать. Ведь я не машинист. У меня не паровоз, а букса. Это не беда, товарищи! И у буксы можно быть кривоносовцем. И букса требует знания дела.

Что значит работать по стахановски, по кривоносовски? Это значит глубоко постигнуть технику того механизма, который обслуживаешь. Надо знать его душу, чувствовать его каждый час и каждую минуту. Надо проявлять большевистскую бдительность. Тогда уже ни аварий, ни отцепки не будет. Я знаю это, товарищи, по своему опыту. Этим опытом и хочу поделиться с вами.

В 1933 году ленинский комсомол послал на транспорт 5.000 лучших комсомольцев для работы поездами смазчиками. В числе их был и я. После успешного окончания курсов смазчиков я был направлен на работу на ст. Лозовая Южной дороги.

С тех пор сопровождаю вместе с моим товарищем по ФЗУ Мокрым товарные поезда. За два года работы у меня не было

ни одной отцепки, ни одной аварии, ни одного крушения.

Я глубоко изучил буксу и вагон, организовал свою работу и точно выполняю инструкции. Перед поездкой я тщательно готовлю инструмент, материалы и сигналы. Внимательно принимаю поезд и зорко слежу за ним в пути. Расскажу об этом подробнее.

Есть смазчики, которые отправляются в поездку налегке. Возьмут одну масленку и сигналы и едут. Возмущают такие люди. В пути они оказываются безоружными. Отвернуть гайку и то не могут. Пальцем ведь ее не отвернешь. Так работать нельзя.

Я поступаю по-другому. Получив извещение о поездке, подготавливаю свой инструмент. У меня имеется два буксовых ключа: $7/8 \times 3/4$ и $1/2 \times 5/8$ дюйма, зубило и молоток. Весь инструмент содержится в отличном состоянии и отшлифован. Он необходим для мелкого ремонта частей вагона. Каждый смазчик должен знать слесарное дело.

Когда инструмент уложен, собираю запасные части. В поездку беру с собой нормальную чеку, аппаратную и усиленную, два буксовых болта, болты буферных стаканов и рессорный валик. Я являюсь смазчиком-автоматчиком, поэтому обязательно беру с собой еще рукав, сурик и пенку. Это необходимо, чтобы в случае утечки воздуха в пути предотвратить ее. Вооружение мое громоздкое. Надо мною иногда смеются: — Левченко грузится, как поезд.

— Потяжелее возьмешь, полегче будет работать, — отвечаю я.

Инструмент, материалы и сигналы заготовлены и уложены. Отправляюсь на склад. Здесь набираю в масленку 6—8 килограммов масла, 4 килограмма концов и от 15 до 30 буксовых фитилей. Сбор в поездку окончен. Можно идти принимать поезд.

Если состав транзитный — принимать его надо с ходу. Для этого заранее узнаю, когда и на какой путь прибудет поезд. Ожидаю его в парке приема, у контрольного столбика. Как только поезд прибудет, начинаю быстро и внимательно ос-

матривать буксы. Каждую из них ощупываю рукой. Одним глазом верить не приходится. Глаз может ошибиться и пропустить нагретую буксу. Лучше не полениться, нагнуться, лишний раз и ощупать ее.

Когда букса нагревается слегка, я подливаю в нее масло, протягиваю фитиль, и нагрев уменьшается. Горячие буксы обязательно всерываю. Недостаток в них стараюсь устранить сам. Кладу пропитанные концы, подтягиваю контргайки. Иногда ремонт буксы поручаю осмотрщику. Но за осмотрщиком надо следить. Если не проверить его работу, в пути могут быть всякие неприятности. На осмотрщика надейся и сам не плошай, — вот что надо помнить, товарищи смазчики.

Если поезд формируется на месте, то есть на станции Лозовая, выходу на работу за час — полтора раньше. Осматриваю каждый вагон. Все подозрительные буксы вскрываю. Определить такую буксу нетрудно. Исправная букса чистая. Не исправная всегда замазана, грязная. Вскроешь ее и диву даешься, как дошел до станции вагон. В ней обязательно или гнездо верхней части сработано, или буртик на галтели сточился, или разбег подшипника большой, или перекося, или то и другое и третье. Иногда надо вскрывать и чистую буксу. Сама она чистая, а болты у ней заржавели и резьба забита. У такой буксы почти всегда недостает подбивки.

Осматривая буксы, обращаю вместе с тем внимание на ударные приборы и на стяжки. Смотрю, чтобы не было перекося вагонов и правильно были расставлены автоматические тормоза. Каждый недостаток настойчиво требую исправить. С больными вагонами никогда не выезжаю и никому не советую этого делать.

Состав осмотрен и принят. Отправляюсь к машинисту. Заключаю с ним договор на социалистическое соревнование на одну поездку. Главное условие — выполнить график. Машинист обязуется давать высокую скорость, я обещаю ни одной секунды не задержать поезд.

В пути я все время слежу за движением состава

и чутко прислушиваюсь к его ходу. Хороший слух смазчику иметь не плохо. Это очень полезно. Расскажу об одном случае. Я сопровождал поезд на Синельниково. Около станции Варваровка вдруг странный свист у одного из вагонов. Быстро догадываюсь, что происходит утечка воздуха. Моментально пробираюсь к вагону, соседнему с неисправным, перекрываю кран, а большой вагон выключая из автотормозной сети. На станции выяснилось, что у последнего вагона был испорчен концевой кран. В контрольное отверстие происходила утечка воздуха. Слесарь-автоматчик забил в отверстие деревянный колышек, который при ходе поезда выпал.

Каждую остановку, товарищи смазчики, надо использовать для осмотра буксы. У нас на станциях Лихачево, Сахновщина, Павлоград поезда останавливаются для набора воды. Я с инструментом в руках осматриваю состав. Если есть какой-нибудь недостаток, быстро исправляю его. По моей вине поезд не задерживается. Ни машинист, ни главный кондуктор никогда не жалуются на мою работу.

Расскажу еще о борьбе с авариями. На остановках, когда происходит пропуск какого-нибудь поезда, я забираюсь под состав и осматриваю шейку оси и бандажа. Смотрю, нет ли трещин или не ослабли ли самый бандаж.

Слабый бандаж можно обнаружить так: надо смотреть на контрольные риски. Если бандаж исправен, то риски у него и у обода находятся одна против другой. Если он ослаб, то риски будут сдвинуты. Кругом бандажа и обода выступит ржавчина. Такой вагон надо обязательно отцепить.

Каждую подозрительную полосу на шейке оси или на крюке я обвожу мелом. После на станции ее рассматривают в лупу, и часто эта полоска оказывается трещиной.

Вот и весь мой секрет безаварийной работы. Значит он сводится к следующему:

1. Перед поездкой надо тщательно подготовить инструмент, запасные части, сигналы и материалы.

2. Транзитный поезд лучше всего принимать с ходу. Заранее узнавать, на какой путь он прибудет, и ожидать его у контрольного столбика.

3. Буксы надо обязательно ощупывать рукой. В слегка нагретую буксу надо подлить масла и протянуть фитиль. Тогда нагрев уменьшается. Горячие буксы необходимо обязательно вскрыть и тщательно отремонтировать.

4. Прием местного поезда надо производить за час, за полтора до отправления. Каждую больную буксу необходимо вскрывать. Определяется она по внешнему виду: всегда замазана, грязная. После вскрытия надо тщательно устранить все недостатки в буксе.

5. Вместе с осмотром буксы производить проверку ударных приборов, стяжек и автотормозов.

6. В пути чутко прислушиваться к ходу поезда. Каждую остановку использовать для осмотра буксы, бандажа, шейки оси и крюков. Если бандаж ослаб, необходимо вагон отцепить. Если на шейке или крюке есть подозрительная полоска, обвести ее мелом и на ближайшей станции посмотреть в лупу.

Ничего трудного, товарищи, в этом нет. Каждый может работать так. Каждый может стать стахановцем-кривоносовцем. А быть им — почетно и радостно.

Когда весело живется, сказал товарищ Сталин, работа спорится. Давайте же сделаем так, чтобы у всех у нас, смазчиков, работа спорилась, чтобы все мы жили культурно и весело, чтобы в ближайшее время мы могли рапортовать нашему железному наркому тов. Л. М. Кагановичу:

Смазчики работают без аварий и отцепки!

А. Левченко

смазчик ст. Лозовая Южной дороги.

Суд над виновниками крушения на ст. Кабинетная

Речь государственного обвинителя, пом. прокурора Союза ССР т. ГРОДКО.

(Окончание, начало см. в газете за 24 декабря).

23 ноября был издан приказ Наркома о плохой работе депо. Товарищ Каганович специально обратился к Лениченко, предупредив его, что, если не будет достигнуто улучшения в работе, виновники понесут наказание. Нужно было поднять на ноги все депо, весь коллектив. Но, оказывается, многие даже не знали об этом приказе. Не знали ни Черноок, ни Куртов, машинисты-наставники, дежурные по депо не приняли активного участия в проработке приказа, хотя они, как командиры, должны были прояснить самый горячий интерес в этой проработке, ответить на приказ боевым делом. Другое дело сейчас, с приездом бригады политотдела и выездной редакции „Сибирской Судна“. Чувствуется подъем, и особенно среди паровозников. Первое же время, после получения приказа наркома, было полнейшее затишье. Объяснялось это тем, что на начальник депо, парторг и председатель месткома действовали вразнобой, — не было единой линии.

Автоблокировка чрезвычайно усиливает техническую оснащенность транспорта, облегчает условия труда паровозников, обеспечивает большую безопасность движения поездов. Но как проходила подготовка живых людей к работе при автоблокировке? Безобразно! В 30 километрах от паровозного депо находится отдел подготовки кадров. Рядом с депо — паровозное отделение. Но руководители этих трех учреждений говорили на разных языках. Отдел подготовки кадров разработал программу по изучению автоблокировки в 18 часов, а начальник депо, считая это нецелесообразным, укладывает прохождения программы в 2 часа.

В паровозном отделении чиновники в бланках учета ставят палочки, не видя за ними живых людей, и посылают их в управление дороги.

Начальник же отдела подготовки кадров Васюк, как настоящий бюрократ, не проверяя эти отчетно-рабочие сводки, посылает в Москву в НКПС. По этим сводкам у Васюка обстоит все благополучно. Он и на процес

се с развязаностью оперировал этими дутыми цифрами, пытаясь прикрыть ими провал в деле подготовки кадров. В сводках все получалось хорошо, но как только люди поехали по автоблокировке, они стали делать крушения.

Только после тяжелой катастрофы руководители спохватились и до 12 часов ночи в пожарном порядке проверяли знания паровозников.

Совершенно не понятно, почему начальники службы связи и паровозной только за несколько часов до открытия автоблокировки сообщили об этом важном событии. А ведь ко всякому нововведению, чтобы оно сразу же дало эффект, надо тщательно готовиться.

Но крушения можно было избежать при условии, если бы командиры депо по-боевому, как в Красной армии, — а транспорт — родной брат Красной армии, — восприняли это указание. Вместо мобилизации своих подчиненных, проверки их знаний, вместо того, чтобы выехать самим на линию, в депо, получив телеграмму об открытии автоблокировки, не постарались поставить в известность машинистов и люди об этом узнавали только в пути.

Как может командир воспитывать, прививать чувство дисциплины у своих подчиненных, когда он сам не является примером этой дисциплины? В самом деле, начальник дороги приказывает объявить сообщение о введении автоблокировки всем паровозникам под расписку. Но в депо Эйхен многие не только не расписались, но даже не знали об этом весьма важном извещении. Приказ начальника дороги не был выполнен.

Начальником дороги даются приказ инженерно-техническим работникам выехать на линию для инструктажа машинистов. Начальник же депо и этот приказ не выполняет, а начальник паровозного отделения вместо того, чтобы потребовать и добиться выполнения приказа, начинает торговаться.

Начальник паровозной службы предлагает выделить из депо 35 человек для прохождения уче

бы. Опять торговля, а приказ не выполняется. Если приказ не верен, обжалуй, доложи начальнику дороги, но не нарушай. Этого не делают в депо. Такова система безответственности.

Тов. Каганович с приходом на транспорт указал, что и раньше писались не плохие приказы, но беда была в том, что эти приказы на транспорте не выполнялись, и новый нарком начал с укрепления дисциплины. Под большевистским руководством транспорт пошел в гору, и впервые за последние годы досрочно выполнил годовой план.

Сколько бы вы не клялись, но если невыполняете приказ, значит разлагаете дисциплину, дезорганизуете работу. Партизанить никто не позволит, ибо партизанщина разрушает дисциплину.

А как выполняется приказ наркома № 183 об улучшении использования паровозов и организации движения поездов? Вы не выполняете, что требует нарком. В руководстве паровозного отделения полнейшая беспомощность. Начальника паровозного отделения не слушаются его подчиненные и в первую очередь его помощник, начальник депо. Вот почему исключительно плохое использование паровозов. И мы должны будем обо всем этом довести до сведения народного комиссара.

Все эти безобразия, взятые вместе, отвратительная система безответственности, разгильдяйства, концелярско-бюрократические методы руководства, отсутствие воспитательной работы, — породили это позорное крушение.

Сейчас о самом крушении, о его непосредственных виновниках.

Здесь парторг депо т. Терентьев говорит, что он знает лучших и худших людей. Конечно, очень важно знать лучших и худших, но нужно, опираясь на лучших, вести за собой всю массу, а для этого надо идти в массы, знать их. Бригаду же Череватенко Терентьев не знал.

Перед поездкой никто не удосужился проверить знания бригады. А между тем эта бригада состояла из злостных аварийщиков — Череватенко и

Черноока, а также совершенно технически безграмотного кочегара Куртова. Паровозная бригада проявила исключительное разгильдяйство, грубо нарушив правила технической эксплуатации.

Разве имел право машинист Череватенко, находясь на таком ответственном посту, ложиться спать, доверив следить за сигналами кочегару Куртову, который не знал этих сигналов? Куртов же, не зная сигналов, не имел права выполнять это незаконное распоряжение механика. Но он не посчитался с этим и грубо нарушил инструкцию.

Но вот Куртов сказал машинисту: „механик, сигнал“, и Череватенко, не обращая внимания на красный предупредительный сигнал, не видя главного кондуктора, повел поезд. Помощник же машиниста вместо того, что бы следить за сигналами, занялся другим делом. Явное разгильдяйство, полнейшее непонимание порученного дела, грубейшее нарушение правил сигнализации! А ведь как тов. Каганович ставил вопрос? Он говорил, что сигнал это святое дело и нарушать его никто не имеет права. Бригада грубо нарушила указание тов. Кагановича и в результате произошла катастрофа.

Кондукторская бригада и смазчики проявили полнейшую растерянность, беспомощность, неподготовленность. Ведь в самом деле, каждый из них мог предотвратить крушение с помощью ли стоп-крана, или разъединения рукавов, но этого никто не сделал. Оказы

вается, смазчики не знали устройства автотормозов. Вагонная служба не подготовила, не обучила своих людей технике автотормозов.

Главный кондуктор Наонов вместо того, чтобы при обгоне поезда находиться в голове состава, ушел в помещение станции, грубо нарушил инструкцию. Старший кондуктор Скрыпник, имея на хвостовом тормозе стоп-кран, не остановил состава.

Тов. Сталин, говоря о стахановском движении, указывал, что стахановцы научились считать секунды, а у нас для того, чтобы повернуть ручку стопкрана или разъединить рукава, в такой ответственный момент, требуются не секунды и даже не минуты, а, видишь, часы.

Это ли не показатель полнейшего отсутствия воспитания людей!

Жалкие фигуры представляют собой сидящие на скамье подсудимых. Но нам их не жалко. Ни кто не виноват, что они не хотели честно относиться к порученному им делу. И вот сейчас за совершение тяжелого преступления они должны нести перед родиной суровое наказание.

Нужно, чтобы приговор над виновниками катастрофы, происшедшей на станции Кабинетная, громким раскатом, грозным предупреждением прозвучал для всех тех, кто нарушает железную дисциплину, кто попирает ногами правила и инструкции, утвержденные народным Комиссаром, кто пытается тормозить наше продвижение вперед.



Актив домохозяек ст. Тайга — организаторов культпохода. Справа налево: Кулакова, Федоренко, Плесевиц, Кустова, Москалева, Бударина, Черепанова, Жиленикова.

Как я провожу занятия с комсомольцами

В кружке у меня 18 человек комсомольцев-осмотрщиков автоматчиков и слесарей будки осмотра ст. Тайга.

Занятия провожу согласно учебной программы, утвержденной ЦК ВКП(б), по учебнику Ярославского. Сейчас прорабатываем третью тему: Основные этапы истории партии в период 1907 и 1910 года.

По сохранившимся у меня конспектам с курсов пропагандистов дорполитотдела, я, прежде чем приступить к занятиям, составляю план по работам очередной темы.

Несмотря на развездной характер службы слушателей, я добился 75 проц. посещаемости занятий.

Есть у меня комсомольцы: Соинин, Нечай, Шульгин, которые хорошо готовятся к занятиям и своей активностью в процессе занятий подтягивают отстающих слушателей.

Основной недостаток в работе нашего кружка — это отсутствие помещения где могли бы слушатели сидеть за столом и писать. Не хватает 6 учебников Ярославского 1-й и 2-й части. Нет доски, географической карты, нет тетрадей и карандашей.

Сейчас мне дополнительно к 18-ти слушателям добавили еще 9 человек политически мало грамотных. Я считаю, что с ними надо заниматься по учебнику „Политбеседы“ Ингуло ва, а у меня в кружке им будет очень трудно. Прошу партком организовать их в кружок пониженного типа и открепить их от моей школы.

Слабо готовятся и часто не являются на занятия комсомольцы Юзефович, Понамарев и Володин, а комсорг тов. Рыбин к ним мер воздействия не принимает.

Я думаю, что политотдел и партком помогут мне изжить недостатки, а я в свою очередь добьюсь того, чтобы мои 18 человек слушателей комсомольцев усвоили учебную программу не ниже чем на „хорошо“.

Руководитель кружка Ляпин.

Читку газет проводить систематически

В депо Тайга на подеме и в механическом цехе парторг Кабанов и Алексеев не организовали систематической читки газет. В цехе промывочно-ремонта (парторг Зорин) постоянную читку газет проводит только комсомолец Усатова.

В течение 6-ти месяцев, я каждый день провожу читку газет с паровозниками. Всегда советуюсь с парторгом — какой материал нужно прочитать

При обсуждении опыта работы стахановцев рабочие выявляют много недостатков в нашем депо. Читку газет у меня посещает до 45 человек.

Я вызываю на соревнования чтецов паровозного цеха т.т. Егорова, Ефименко, Шубина, Гришина, чтецов цехов промывки, среднего ремонта и механического цеха на лучшую организацию и систематическое проведение читки газет.

Агафонов.

Дорожная олимпиада

4 го января в городе Новосибирске открывается дорожная олимпиада самодеятельного искусства.

Календарный план

работы партийных, комсомольских и других общественных организаций Тайгинского района и железнодорожного узла на 1936 год.

Числа	Проводимые мероприятия	Числа	Проводимые мероприятия
1	Парткомсомольск. учеба	15	Политдень
2	Бюро райкома ВКП(б)	16	Военная учеба
3	Техучеба	17	Учеба партактива
4	Заседание парткомов	18	Работа секций горсовета и депутатских групп
5	Президиум РИК'а	19	Пропсеминар
6	Пропсеминар	20	Парткомс. учеба
7	Партдень	21	Пропсеминар
8	Парткомсомольск. учеба	22	Бюро райкома ВКП(б)
9	Собрание ИТР	23	Военная учеба
10	День учебы партактива	24	Президиум РИК'а
11	Бюро райкома комс.	25	Заседание парткомов
12	Военная учеба	26	Парткомс. учеба
13	Комсомольское собрание	27	Бюро райкома ВЛКСМ
14	Президиум горсовета	28	Военная учеба
15	Бюро райкома ВКП(б)	29	Комсомольское собрание
16	Военный физкульт. день	30	Президиум горсовета
17	Техучеба на транспорте	31	Женский день
18	Парткомс. учеба		День учебы партактива
19	День рабкоров		Техучеба
20	Президиум РИК'а		День добровольных обществ (ОСО, МОПР и др.)
21	Заседание бюро ИТР		
22	Соб. коммунис. одиночек по инструкторск. участ.		

I. 25, 26, 27 Партучеба коммунистов одиночек по инструкторским участкам.

II. 6, 12, 18, 24, 30 выходные дни.

Секретарь Тайгинского райкома ВКП(б) Чугунов.

Начальник политотдела отделения Гусев.

Кровельщики без кровли

Бригада кровельщиков смотрителя зданий ст. Тайга работает в холодной кладовой.

Кровельщики неоднократно заявляли смотрителю зданий тов. Долину, начальнику дистанции, парторгу и председателю месткома т. Хлебникову, что работать в этой кладовой в зимнее время не возможно, но никаких мер до сих пор не принято. Инструмент и верстаки кровельщиков заносит снегом, сквозь щели стен дует ветер.

В результате таких условий работы производительность труда кровельщиков крайне низкая, а от этого снижается и заработок.

Инспектору охраны труда надо заглянуть в эту „кладовую“ и заставить хозяйственников создать нормальные условия для работы кровельщиков.

Пленин.

МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН

ДЕЛО БЫЛО В БАНЕ

На ст. Чернореченская работники электро-станции Глушков и Смирнов в отместку смотрителю зданий, отказавшему им в оконном стекле, приказали выключить свет в кузнице и бане. Рабочие трое суток мылись в потьмах.

Мамакин.

Я кричу сынишке Петьке:
Не ошпарься, пистолет.
Это хуже горькой редьки,
Когда в бане свету нет.

Х

„Ты в мою не суйся шайку...
—Проманулся, милый, я...
А в потемках угадай-ка,
Чья чужая, чья твоя...“

Х

Кто то тычет мне мочалку
С мылом в зубы, „Как, мол так.
—Мыла вашего не жалко,
Только вредно натошак.

Х

Пену смыл наполовину,
Я кричу впотьмах Петру:
—Эй, сынок, потри-ка спину,
„Я давно, папаша, тру“...“

Х

— Ты сынок, чужому дяде
По ошибке спину трешь...
„Он на вас, папаша, сзади,
Как две капельки похож“...“

Х

Там с тянули чьи то вещи,
Тут зовут уже врача,
А больного сзади хлещет,
Кто то венником сплеча...“

Х

— Марш домой, кричу я Петьке,
Одевайся пистолет.
Это хуже горькой редьки,
Когда в бане света нет.

Нин.

СОТНИ ЧАСОВ ПРОСТОЯ

На ст. Тайга отсутствует борьба за быстрый оборот вагонов. Не редки случаи когда вагоны простаивают без движения сотни часов.

В восточном тупике, например, совершенно здоровые вагоны простаивают 3 ноября.

Виновники этого безобразия должны быть выявлены и привлечены к ответственности.

Мирошниченко.

СОЗДАЙТЕ НОРМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ РАБОТЫ

Качество электропроводки во всех цехах депо Тайга настолько скверное, что угрожает безопасности в работе мастеровых.

Специальных блоков для поднятия лампочки вверх и опускания вниз — нет. Рабочие обычно подвывают лампочку на нужную высоту руками, а так как провода оголены то от этого получают ожоги рук.

Долбежница механического цеха товарищ Нунова из-за неисправности электропроводки простояла целый месяц.

21 декабря разорвался патрон над моим строгальным станком, в результате этого я сильно поранил себе руку и вышел из строя работающих.

Руководству депо надо заставить начальника электростанции Оглоблина немедленно исправить электропроводку.

Григорьевич.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО.