

Депо Тайга может и должно быть передовым

Открываем жалобную книгу машинистов

По примеру газеты „Гудок“, с целью борьбы за улучшенный оборот паровоза, за полное использование бригад, в борьбе за лучшее качество ремонта паровозов газета „ЗБТ“ на своих страницах организует „жалобную книгу машинистов“, в которой активное участие должны принять сами паровозники.

Как помещаемый сегодня материал о безобразном использовании паровозной бригады машиниста АРХИПОВА в момент выезда под поезд, так и в следующем, на жалобы паровозных бригад мы требуем от руководства депо немедленного реагирования и ответов через газету о выполнении недостатков указанных в жалобной книге.

В жалобную книгу машинистов

Как приходится машинисту принимать паровоз из ремонта

Паровоз Эу № 726-75 стал на промывку 31 января и простоял он до 3 февраля т. е. двое с половиной суток, тогда как на горячей промывке паровоз должен стоять 24 часа.

2-го февраля тяговой диспетчер Шадрин не убедившись в готовности ремонта на паровозе № 726-75 дает рапорт о его готовности к 15 часам московского времени.

Дежурный по депо Бохан вызывает бригаду к 14 часам. Является бригада и выясняется, что их паровоз к указанному времени готовым быть не может вследствие того, что машинистом Архиповым было выявлено ряд недоделок: левый поршень не соединен с крейцкопфом, крейцкопфный клиннет (его еще нужно строгать), поршневой сальник левой стороны не готов, подкладка под левый поршневой клин была поставлена не верно, вместо того, чтобы проложить ее между подшипником и скобой, слесаря Крючков и Лебедев выполнявшие эту работу проложили ее между скобой и клином, что ни в коем случае делать недопускается. Гайку передней сцепной втулки поставили с сорванной резьбой, не закрепив ее шпилькой.

По требованию машиниста это было устроено этими же слесарями.

Несмотря на то, что токарь прострогал крейцкопфный клин в соответствии с отверстиями в крейцкопфе, слесари Жариков и Назаров К. так и поставили его, забыв машинисту Архипову о готовности ремонта. Машинист Архипов настоял сделать клин новый.

Питательные клапана обеих инжекторов давного паровоза сильно гонят. Смазочная масляная насоса при его работе выгоняет всю смазку в месте заварки. С этим не выполненным ремонтом машинисту Архипову пришлось выехать под поезд.

Требовалось срезать конец шарнирного центрального валика левой стороны так, как последний задевая о сжат сделал выработку в противовесе, а это угрожает движению паровоза. И этот ремонт только по требованию машиниста был сделан. Архипов на этом паровозе выехал вместе 14 часов, в 4 часа на следующий день.

Вот только один факт мытарства паровозных бригад в момент приема паровоза в депо, а их в обычной жизни депо чрезвычайно много. Начальнику депо необходимо этот факт преступной растраты отдыха паровозной бригады немедленно расследовать и виновных привлечь к ответу.

Н. Никитин.

ЛИКВИДИРОВАТЬ ПЕРЕПРОБЕГ ПАРОВОЗОВ

На Тайгинском участке по жесткости воды питаемой паровозы, пробег их между промывками установлен в 2000 кил.

Старший дежурный по депо Шалашев этого условия не придерживается, а систематически допускает перепробег паровозов до 2-х с половиной и 3 тысяч километров.

Вот факты: паровоз Су № 202—59 в январе месяце сделал пробег между промывками 3144 км. Су

№ 202-97 и 201-81 сделали по 2602 км. Паровозы Эу № 726-80—2358 км. Эу № 790-03—2314 км., Эу № 713-25—2304 км. и паровоз № 726-70—2272 км.

Перепробег паровоза ведет к растройству частей котла и загрязняет его, а это

ПАРОВОЗЫ ХОДЯТ БЕЗ АРОК

В депо Тайга паровозы серии Э-у больше 20 проц. ходят без арок, что ведет к быстрому загрязнению жаровых и дымогарных труб.

Машинисты вынуждены писать в межпоездном депо ремонт: продуть жаровые и дымогарные трубы, так как последние быстро загрязняются, а это отрицательно отражается на паровозовании паровоза и ведет к пережогу топлива до 10 проц.

Теплотехникам депо необходимо немедленно установить арки на все паровозы.

А.

Пролетарии всех стран соединяйтесь!

Цена номера 6 коп.



Газета Подотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

№ 15 (305)

ПОНЕДЕЛЬНИК

4

февраля

1935 г.

Сами паровозники не борются за больший оборот паровоза

9 января машинист Володин (Тайгинского резерва) следуя с поездом, по своей халатности сжог паровозную бунсу п. № 705-25. Пытаясь скрыть свой разгильдяйский поступок по приезде в депо Тайга Володиным в книгу ремонта бунсы была не записана.

При постановке паровоза на промывку Володин не убедившись в том, что дует в дымовой коробке записал, переставить регуляторную трубу от коллентора.

При выезде с промывки машинистом спаршином Трифоновым было обнаружено, что дует не регуляторная труба, а обгоревший элемент.

В результате бригада просидела 12 часов в ожидании ремонта, а паровоз простоял лишние часы на промывке.

Машинист Володин за неправильную запись ремонта должен быть назан.

Следопыт.

На тех-конференции в Болотной

27 января на станции Болотная состоялась производственная техническая конференция эксплуатационников с участием других служб узла.

На конференции было вскрыто много ненормальностей машающих в работе станции. Нарушение трудовой дисциплины, произшествия, большая неувязка между службами и т. д.

В своем выступлении секретарь Болотнинского райкома ВКП(б) тов. Алексеев заверил конферен-

цию, что райком партии сделает все возможное, чтобы узел Болотная вывел из прорыва в передовые шеренги Томской дороги.

Внесено предложение, что работу конференции считать не законченной, а все недостатки вскрытые на конференции должны быть в кратчайший срок совместно со всеми службами узла ликвидированы с тем, чтобы к возобновлению работы конференции прийти с лучшими показателями.

Как проходит изучение новых правил технической эксплуатации на ст. Тайга

С получением приказа начальника дороги и НКПС о введении новых правил технической эксплуатации было созвано 17 января совещание командиров, смен и партгрупоргов, на котором дали указания, как нужно проводить учебные занятия.

После совещания командиры и партгрупорги по всем сменам провели массово-политическую работу—заклучили социал-демократический договор на сдачу экзаменов не ниже как на отлично, хорошо и удовлетворительно. Приступили к занятиям 17 января.

Результат 18 проведенных занятий показывает еще слабую посещаемость занятий.

Это объясняется тем, что некоторые командиры смен и отдельные работники отнеслись к этому важнейшему вопросу несерьезно. К занятиям готовятся слабо, приходят не подготовленными. Тов. Кузнецову начальником станции было поручено составить план учебных занятий. Этим помощи никто в сменах не видел, даже не имел плана хода тех. учебки по сменам и не бывал ни в одной смене во время занятий.

В результате такой постановки мы имеем срывы занятий. 31 января собрался на род на занятие, а командир смены Якушин на занятие не пришел, ДСП Васильев должен заниматься со стрелочниками, но не договорился о помещении. — занятие было сорвано. Разве нельзя было найти помещение чтобы не срывать занятия?

С посещаемостью занятий в сменах тоже неблагополучно,

есть такие работники, которые не посетили по 4 занятия как например: в смене № 1 не посетили занятия от 3-х до 5-ти, Чернышев—5, Кович—4, Канавина—4, в смене № 2 не посетили занятия от 3—5 занятий, Болтовский—3 раза, Блинов—2, Дорохин—2 раза, Старченко—2, в смене № 3 не посетили по 3 раза занятия, Гордеев—сцепщик, Бугаев—проводник, Пермяков—стрелочник совсем не ходит.

К этим злостным непосетителям занятий, никаких мер не приняли не вызывали на собрание смены не спросили их, почему они не посещают и срывают занятия. Командиры смен в свою очередь на этих товарищей не воздействовали и не предупредили их если они не изучат новых правил технической эксплуатации и не будут знать их, они будут срывать работу станции, а кто срывает работу транспорта, тому не место среди транспортников.

Чтобы выполнить приказ начальника дороги № 138, где говорится—в ближайшее время нужно Томскую дорогу вывести в передовые, нам нужно изучить правила технической эксплуатации к 10 февраля и сдать экзамен не ниже как на отлично и хорошо. Эти взятые обязательства мы должны выполнить.

Командному составу станции и секции ИТР нужно взять под особый контроль весь ход техучебы и устранить все подмеченные недочеты в работе кружков.

Парторг куеста

Куштейко.

Боевое задание железным дорогам

Народнохозяйственным планом на 1935 год железнодорожному транспорту даны ответственные задания: перевезти 358 млн. тонн грузов, т. е. на 41 млн. тонн больше, чем в прошлом году, и по-больше вистски использовать капиталовложения на сумму около 4 млрд. рублей.

Что означает этот план, каковы его характерные особенности? Прежде всего план нынешнего года отображает огромные успехи в экономике нашей страны: гигантский разворот социалистического строительства в Сибири и на Урале, рост созданной на востоке по указанию товарища Сталина второй угольно-металлургической базы. Поэтому 1935 год характерен для железнодорожного транспорта резким возрастанием грузооборота на основных направлениях дорог Урало Кузбасса. Удельный вес этих дорог в общем количестве отправленных грузов по сети повышается до 15,4 проц. вместо 13,6 проц. в 1934 году. Поворот внимания к дорогам востока характеризуется также и тем, что основная масса капиталовложений, которые полагается в текущем году транспорт, будет направлена в первую очередь на развитие и усиление пропускной способности дорог востока (Пермская, Южно-Уральская, Омская и Томская), на укрепление транспортных связей второй угольно-металлургической базы и выходов с Урала на запад.

Свыше 85 проц. капиталовложений текущего года затрачивается на усиление технической оснащенности существующей эксплуатируемой сети. Исключительными размахом получают работы по реконструкции транспорта. В 1935 году должны вступить в эксплуатацию свыше 600 км. электрифицированных линий, 1.184 километра путей, оборудованных автоблокировкой, весь грузовой парк должен быть переведен на автоторможение и т. д. На одну только реконструкцию и постройку новых заводов отпускается почти 240 миллионов рублей.

Не менее характерной особенностью плана 1935 года являются огромные затраты на улучшение жилищно-бытовых нужд железнодорожников — 380 миллионов рублей, т. е. в два с лишним раза больше, чем в прошлом году, ассигновано правительством на жилищно-коммунальное строительство транспорта.

Огромные капиталовложения ставят перед командирами транспорта со всей остротой задачу правильно и целесообразно использовать эти суммы. Уроки прошлых лет, когда значительные суммы, отпускаемые правительством транспорту, расходовались не всегда умело, а подчас и бесхозяйственно, должны быть полностью учтены. Надо немедленно же приступить к организационному обеспечению плана и подготовке строительных

работ. При этом необходимо помнить, что успешные результаты произведенных затрат будут во многом зависеть и от того, насколько транспорт сумеет привлечь к себе внимание и помощь территориальных партийных, советских и хозяйственных организаций, насколько работники транспорта сумеют опереться на эту помощь, особенно в выполнении плана жилищного строительства.

План 1935 года во всей остроте ставит вопрос о технической политике на транспорте. Сейчас больше чем когда-либо нужна согласованность между отдельными звеньями транспорта, между управлениями НКПС в проведении ими реконструктивных мероприятий и техническом руководстве линиями. Надо в частности решительно покончить с „локутной“ политикой в области установления весовых норм поездов. Нельзя дальше терпеть тех огромных потерь, которые транспорт несет из-за необходимости чуть ли не на каждом перегоне менять вес поезда. Надо также покончить с наблюдающейся эксплуатационников недооценкой авто тормоза и заставить вагонников и эксплуатационников в деле обеспечить перевод всего вагонного парка на автоторможение.

За период между VI и VII съездами советов железнодорожный транспорт шагнул значительно вперед. От 258,8 млн. тонн грузооборота в 1931 г. до 317 млн. тонн в 1934 году — таков путь социалистического транспорта за последние четыре года. Заметно выросла и материально-техническая база железнодорожного хозяйства: транспорт получил тысячи мощных паровозов, десятки тысяч большегрузных вагонов. Тысячи километров новых стальных путей связали старые промышленные центры с далекими национальными окраинами, с новыми очагами социалистической индустриализации. Центральный комитет партии и лично товарищ Сталин каждодневно оказывают транспорту конкретную помощь. Партия послала лучших своих людей на транспорт, она вскрыла корни его плохой работы и вооружила железнодорожников конкретной программой практических действий. Партия и правительство неустанно заботятся об улучшении материально-бытовых условий железнодорожников. Средний месячный заработок железнодорожника повысился за последние 4 года на 62 процента. С 1 января этого года зарплата паровозных бригад вновь значительно повышена.

Несмотря на это, рост работы транспорта далеко не соответствует тем требованиям, которые предъявляются к нему партией и правительством. Транспорт все еще работает плохо. К VII съезду советов транспорт приходит с неудовлетворительными итогами, а

Прочитав в газете „За большевистский транспорт“ опыт работы рабкора т. Григорьева, мне тоже хочется передать свой опыт работы в нисовой печати.

Активным рабкором и участником в нисовой печати я стал с 1925 года.

В момент отчетно-выборной кампании меня выбрали редактором стенгазеты „Здоровый путь“ Тайгинской дистанции пути и руководителем 5-ти цеховых стенных газет. Первый номер газеты я выпустил 17 октября, сейчас я регулярно по плану выпускаю стенновку.

Надо отметить, что члены моей редколлегии — Купелев один из активных рабкоров и участников в выпуске стенгазеты — хороший товарищ. Но вот есть и такие как Кузнецов и Маркова, которые до сих пор не поняли важности порученной им работы.

С 15 января мы организовали семинар редакторов и членов редколлегий стенгазет. За этот промежуток мы провели 2 семинара. На семинарах мы заслушиваем доклады редакторов, обсуждаем качество наших стенгазет, намечаем план

выпуска газет их содержание, вопросы техники и методики газетной работы, разбираем заметки. Тут же редактора получают практические указания в работе. 10 февраля организуем экскурсию в типографию „ЗБТ“.



За последнее время нам удалось добиться что ни одно рабочее письмо у нас не остается без ответа.

Сейчас у нас уже есть 16 новых рабкоров.

Мне путем проработки вопросов печати с путевыми обходчиками удалось установить постоянную письменную связь с работниками линии.

До некоторой степени тормозит работу недооценка нисовой печати со стороны некоторых проф. и парторгов цехов Симонов и Фомин. Они забыли, что 29 января проходит семинар и не помогли обеспечить полную явку. Тормозит работу также и то, что я имею много нагрузок (ред. стенгазеты, пропагандист партшколы, руководитель семинара, председатель правления клуба путевцев, член МВЦС, преподаватель кружков техникума и факультета особого назначения).

При помощи парторганизации дистанции пути мы будем выправлять имеющиеся недостатки и добьемся широкого разворота самокритики и организационной работы с редколлегиями, рабкорами, чем обеспечим высокое качество пути и ликвидируем задержки поездов из-за наледи на путях.

Серовиков.

КАК Я РАБОТАЮ В ГАЗЕТЕ

Лучшие ударники в составе редколлегии

В период отчетно-выборной кампании редколлегий нисовой печати на парт. и проф. организациях кондукторского резерва ст. Тайга были заслушаны отчеты редколлегий.

Выбрана бригада по проверке работы стенгазеты „Сигнал движущегося“, которая выявила, что из 5-ти человек редколлегии старого состава работало только двое, ответ редактор тов. Конягин и тов.

Бабнов, которые сами выпускали газету.

Бригадой и общим профсоюзным собранием отмечено, что стенгазета „Сигнал движущегося“ не мобилизовала рабкоровский актив и поэтому живых и интересных материалов в стенгазете не было и она мало привлекала к себе читателей.

Все это говорит за то, что парт. и проф. организации не уделяли долж

ного внимания стенной газете.

Сейчас к подбору кандидатур в новый состав редколлегий общее профсоюзное собрание подошло по деловому и выбрало лучших ударников производственников, которые обеспечат выход стенгазеты „Сигнал движущегося“ регулярно.

Лихачев В.

ЭТИ ЦИФРЫ НУЖНО ЗАПОМНИТЬ

В 1935 году железнодорожный транспорт СССР должен

- Перевезти 358 миллионов тонн грузов.
- Грузить ежедневно 63 тысячи вагонов.
- Довести грузооборот дорог Урало-Кузбасса до 55 миллионов тонн.
- Перевезти 960 миллионов пассажиров.
- Повысить среднесуточный пробег вагона до 122 км.
- Коммерческую скорость поднять до 15,3 км. в час.
- Повысить среднесуточный пробег паровоза до 185 км.
- Снизить порожний пробег до 27 процентов.
- Увеличить средний вес товарного поезда до 1038 тонн.
- Осуществить капитальное строительство на сумму около 4 миллиардов рублей.
- Пополнить парк железных дорог 80 тысячами новых вагонов и 1485 паровозами.
- Уложить 5858 км. новых рельсов.
- Построить жилищ для железнодорожников на 380 миллионов рублей.
- Оборудовать автоблокировкой 1184 км. пути.
- Оборудовать 11 тысяч вагонов автосцепной.
- Электрифицировать 680 км. железных дорог.

(Передовая гудка).

III СКРЫЛОСЬ СОЛНЦЕ ЗА ГОРОЮ СПЯТ В БОЛОТНОЙ КРЕПКИМ СНОМ

Вместо работы анекдоты

Бригада ночного рейда беспрепятственно прошла в вагонное депо. Несмотря на то, что работавшие токарь Радченко и кочегар отопления Шевчук видели как бригада лезла по вагонам рассматривала части, открывала ящики, но никто из них не потребовал от неизвестных людей документов. Кочегар Шевчук бригаде рассказал устройство парового котла. Уходя из депо бригада взяла клейм, азбест, торцовый ключ и т. д.

В механическом цехе бригаду токарь Снорых встретил радушно. Остановив станок, закурил вместе с бригадой, долго рассказывал про устройство станка и т. д. Этим временем другие члены бригады сняли ремень со шкива и раздвижной винт с гайкой, многое можно было бы сделать в этом цехе. Снорых, который так горячо разговаривал с бригадой все равно бы ничего не заметил.

В конторе на больных путях дежурила сторожиха Панина, которая не спросила документы ипустила бригаду до шкафа рассматривать документы и приборы для обмера бандажей. Бандажеры № 636 и 644, можно было взять.

Вся работа в вагонном участке ночью проходит вяло. Так, например, в будке осмотра вся смена Голишева в продолжении одного часа сидела около печки без работы, рассказывали „анекдоты“.

Дальше бригада направилась в столовую ОРСа, из конюшни столовой увели коня.

Запрыгали этого же коня, поехали в пекарню за хлебом.

В пекарне пекарь Гаврилов бригаду допустил неспросив документов. В отпуске хлеба Гаврилов отказал. Тогда бригада с поддельной запиской нач. ОРСа Бычкова пошла на квартиру зав. пекарней. Своим ночным посещением бригада не вызвала никакого подозрения у Мовропулова и он на этой записке написал резолюцию: „Сеня отпусти пожалуйста 20 килограмм хлеба“. У „Сени“ бригада получила хлеб.

Учитывать сигналы

Еще одиннадцатого декабря в нашей газете был опубликован материал результатов проведения ночного рейда по станции Ачинск. По этим материалам видно, что бдительность железнодорожников, даже командного состава — чрезвычайно низкая, что на путях станций, среди грузовых вагонов может кто угодно ходить и его никто не спросит.

Кажется, что наши организации других станций прочтут этот материал должны были проверить себя как у них доверенных им участках обстоит этот вопрос. Хороша ли бдительность агентов вверенных станций и участков? Есть ли у людей ответственность за порученное дело? По этому то как раз и не случилось.

Прочли в Тайге материалы по станции Ачинск и улыбнулись с возгласами „Ага засыпались“ и на этом успокоились.

ились. Не проверили состояние на станциях, не вспомнили о этом деле, а когда в начале января такой ночной рейд был проведен по станции Тайга, то такие же безобразия были обнаружены и в Тайге как и в Ачинске.

Материалы по станции Тайга опубликовали и их прочли по другим станциям, в том числе прочли этот материал и на станции Болотная. Ну и что же? сделали ли организации ст. Болотной соответствующий вывод? Нет. Они просто прочли ради безделья. Это подтверждает то, что через два дня после опубликования материала о ночном рейде бдительности в Тайге в Болотной вывели паровоз из депо, увели лошадей из конюшни ОРСа, увезли 20 килограмм хлеба из пекарни (можно было и больше, но тяжело носить).

О чем это говорит? Да о том, что руководители участков станции Болотная и Тайга пропускают мимо ушей сигналы неблагополучия. И усно канвают самих себя тем, что мол это рейд вскрыл безобразия не у нас, а поэтому волноваться и не зачем.

С такой недооценкой серьезнейших сигналов нужно в конце концов покончить. Посланцы Центрального комитета партии — парторганизаторы участков, станций, должны же понять, что сигналы о неблагополучии на других участках должны учитываться и ими. И когда вскрываются безобразия, преступная небрежность, отсутствие бдительности по станции Болотной то этот сигнал не должен пройти мимо руководства других участков. Необходимо после таких сигналов проверять свои участки, а не ожидать очереди повторения безобразий.

Нет бдительности у Васюкова

На угольной эстакаде бригада ночного рейда свободно ни кем не задержанная проникла в механическое отделение. Там бригада находилась как дома. Рассматривала мотор, распределительный щит и т. д. свечение эстакады и выходного сигнала было выключено. Никто не задержал неизвестных ночных посетителей и даже на верху эстакады.

По путям к стрелочным будкам ни один стрелочник, составитель не спросил документов у свободно шатающихся людей.

В стрелочной будке № 5 стрелочник Васюков не проверил документов допустил бригаду в будку. Мало этого рассказывал устройство блок-аппарата. Выдал бригаде одну петарду.

Лошади были поданы...

Сторож Бабинов в ночное время запретил бригаде войти на конный двор ПЗ. „Нам нужно срочно лошадей для поездки на водокачку“. Но сторож Бабинов был тверд на своем посту. Тогда бригада попросила, чтобы вызвали старшего конюха. Старший конюх Оброскин прочитав поддельную записку, в которой неразборчиво и на спех было написано „Тов. конюх! Прошу отпустить пару лошадей для перевозки воинских припасов на водокачку“. Подпись была неразборчивая. Без печати. Оброскин даже не поинтересовался от кого выдана бумажка, распорядился выдать лошадей. Сам Оброскин принял горячее участие в снаряжении лошадей.

Когда лошади были готовы, положили на сани сено и пожелав спокойной ночи Оброскину, который проводил их даже до ворот — уехали. Куда уехали на казенных лошадях Оброскин бы и сейчас не знал, если бы не была рабочая бригада.

Дальше бригада направилась к первому околотку пути. В бараке дверь была не закрыта, тут спокойно спала сторожиха Усольцева. Из барака бригадой был снят и унесен радиорепродуктор, однако и другие вещи можно было свободно унести. Сторожиха Усольцева спала крепко.

Даже в резервуар вход свободен

Сторожиха резервуара ст. Болотная Матазова свободно раскланиваясь впустила бригаду в резервуар, „пожалуйста проходите — садитесь“.

На все заданные вопросы бригадой Матазова отвечала очень охотно. Допустила бригаду проверить бак. За все пребывание бригады сторожиха Матазова не поинтересовалась, кто эти ночные посетители. Такое притупление бдительности со стороны Матазовой терпеть быть не может.

Дальше бригада зашла в кладовые депо, кладовщик Тонкин принял бригаду за „чрезвычайную комиссию“ рассказал правила отпуски материалов.

Ночью в Болотной отдыхают

На станциях, у весовщика Лупутенно бригадой обнаружен спящий грузчик Смолеусов. Когда спросили у весовщика почему грузчик здесь спит, то Лупутенно хладнокровно ответил „отдыхает, что сделаешь“.

В камере хранения члену бригады Ветошнину при содействии стрелка Четверухина были выданы вещи за № 71265, а получилось это просто. Дежурный по камере хранения багажа Русских смешав фамилию, Ветошнину выдал багаж Нартошкина.

Не везде бригаду принимали без пропусков. Нашлись на станции бдительные агенты так например, в буфете, буфетчица Есаева не допустила бригаду совсем. Старший стрелочник Попов также не пустил без пропусков.

По этим людям зорко охраняющим социумство, нужно равняться остальным работникам ст. Болотная.

Бригада ночного рейда:

Голишев, Ключ, Такманов, Нехаев, Голишев Н., Чебураев, Поляков, Курцев, Малахов, Колышев, Васильев, Демьянов, Вледных, Ермаков, Каспорский, Алабин, Чернов, Дрона, Ветоскин, Зеленый, Эми, Путренко, Парахневич, Басалаев, Шавков, Присяч, Ойешимит, Шакуров, Чирякин, Левьков, Дьяков, Месяц, Ильченко, Москалев.

Пропавший паровоз

В паровозном депо Болотная сторожа ходили как сонные мухи. Поэтому неудовлетворительно, что вход в депо был совершенно свободен. Хотя на каждой двери были вывешены бланки с надписью: „Вход в депо посторонним лицам строго воспрещается“.

Внутри депо бригаду никто не задержал. Пройдя во вторую секцию депо, бригада решила уехать из депо паровоз, стоящий тут же на второй канаве Н-Сибирского резерва № 718 28. Осмотрев кругом паровоз заглянул сигнальные фонари. Дежурный кочегар Стрелков Андрей спросил у члена бригады „Что, бригада?“. Последний кивнул головой, стрелков удовлетворившись ответом отошел в сторону.

Член бригады ночного рейда тов. Нехаев попробовал инжентора, насос и дал свисток на выезд из депо. Ночные сторожа Горбач Семен и Синявин Григорий открыли ворота. Однако выехать было нельзя, потому что на этом же пути стоял другой паровоз. Бригада решила переставить паровоз на третий свободный путь. Во время перестановки залез в паровоз дежурный кочегар Коновалов стал заглядывать в топку, подбросив лопатки две угля Коновалов в верени тедьности стал рассматривать неизвестного ему машиниста, когда член бригады рейда т

Нехаев ему отдал распоряжение закрыть дилдровые краны. Коновалов беспрепятственно выполнил это распоряжение. Установив паровоз, бригада вернулась в депо к паровозу для выезда. Раздался оглушительный протяжный свисток, ворота уже были открыты и бригада рейда выехала из депо.

Проехали все традиционные пути депо, заехали в тупик, взяли вагон снегоочиститель и выехали на контрольную.

Дежурный по станции несмотря на долгую стоянку паровоза не решился выпустить со станции.

В это время в депо у дежурного по депо разыгрывались события. Вызванная бригада этого паровоза к поезду, не нашла в депо своего паровоза и заявила дежурному по депо Лазько и начался поиск. Дежурный по депо вместе с бригадой бежал по депо искал паровоз. „Куда мог деться, прямо не знаю“ разводил руками Лазько.

Лазько приказал своему помощнику Тарvidу найти во что бы то ни стало паровоз. И только на контрольной паровоз был найден.

Этот безобразный случай потерь бдительности не только у рядовых, но и у командного состава депо должен послужить еще раз уроком всему Тайгинскому отделению.

Баптист Буньков держит поезд

Пользуясь хладнокровным отношением со стороны начальника станции Волотная т. Беденно к творимым безобразиям в движении поездов — весовщик Буньков систематически нарушает трудовую дисциплину и умышленно задерживает отправление поездов по расписанию.

Работая еще в четном парке Буньков неоднократно подвергался выездам за несвоевременное обнаружение коммерческих браков в поездах, за сон на дежурстве.

Сейчас, когда его перевели в нечетный парк — Буньков еще хуже стал относиться к исполнению своих обязанностей.

Так, например, 2 февраля при отправлении поезда № 735 в 3 часа

10 минут, главный кондуктор этого поезда заметил сдвиг лесоматериала на платформе № 128672 в следствии чего на ходу могло быть происшествие. Когда он заявил об этом Бунькову тот не посмотрел даже на сдвиг пишет наряд — отцепить платформу и подать под перегруз.

Поезд из расписания выбыл, отправили лишь в 3 часа 54 минуты только потому, что во время трех часовой стоянки этого поезда Буньков спал в технической конторе.

Но если он халатно относится к служебным обязанностям то чрезвычайно „активен“ дома, он созывает у себя баптистские собрания, и проводит свою гнусную работу.

В. С. В.

Хорошо пьяницам у Вахрушева

Плотник среднего ремонта вагонного депо Попов И. 31 января явился на работу пьяный.

Бригадир среднего ремонта Вахрушев видя, что Попов не в состоянии работать потому, что пьян подошел к нему и попросил пойти домой пропаться, а завтра выйти на работу.

Пьяницу Попова так и не привлекли к ответственности только потому, что Вахрушев поощряет пьяниц.

Начальник вагонного участка Степанов должен привлечь к ответственности Вахрушева и пьяницу Попова.

Знающий.

Лучшие должны поощряться

19 ноября 1934 г. старшим кондуктором п. № 625 Шалобановым на перегоне Черная — Тарутино обнаружены были на 2-м пути положенные злоумышленниками шпалы — с целью сделать крушение. Сейчас же им было сообщено об этом дежурному сигнальщику б/поста. Крушение поезда № 44 было предотвращено, а позже выявлены и отданы под суд злоумышленники.

Несмотря на большой промежуток времени кондуктор Шалобанов (Боготольский резерв) проявивший свою бдительность, до сих пор ни руководством отделения, ни заведующим кондукторского резерва не поощрен.

Лупашнова.

Ипполитов калечит стрелки, сваливает вагоны

На ст. Тайга прибыл поезд № 45 из Томска по расписанию, ровно в 6 час. 22 м. Для формирования поезда № 46 на Томск надо было из поезда № 45 отцепить от головной части три вагона и от хвостовой, ледник с багажом, который отцеплялся без выкидок.

Всю эту работу можно было сделать в течении 20 минут, но разгильдяй составитель Ипполитов на стрелке свалил вагон поломав тяги, а в состав п. № 46 включил три ненужных вагона.

Когда Ипполитову об этом было сказано, то он мне грубо заявил: — „Сиди и жди, не твое дело“. Подали под поезд паровоз, а ненужные вагоны разгильдяй Ипполитов не отцепляет. Поэтому мне пришлось обратиться к маневровому диспетчеру, который приказал отцепить, но по неумению Ипполитова пришлось три раза отцеплять и прицеплять поездной паровоз и пробовать автотормоза.

Только по вине разгильдяя Ипполитова п. № 46 из пяти вагонов и 14 осей формировался 1 час 40 минут и был выбит из графика.

Разгильдяя Ипполитова за такое безобразное отношение к формированию поездов — привлечь к ответу.

Главный кондуктор Буйских

Мужественное поведение тов. Ракоши на суде

БУДАПЕШТ, 26 — Пятый день процесса Ракоши ознаменовался некоторым разнообразием. Суд выпустил на сцену в качестве свидетелей 17 помещиков и кулаков, „пострадавших от революции“. Выступившие перед судом „пострадавшие“ дали полный простор своей фантазии. Свидетели особенно не могут примириться с производившимися конфискациями и реквизициями. Так, один из свидетелей подробно рассказывает о конфискации у него в поместье не нескольких свиней „для того чтобы кормить пролетарских детей“. Хотя попрежнему никто из свидетелей не обвиняет лично Ракоши, прокурор подчеркивает, что Ракоши ответствен за все те „деяния“, о которых говорят свидетели.

Ряд свидетелей, допрошенных судом, отказались подтвердить зачитывавшиеся им их прежние показания, в связи с чем суд вызвал целый ряд новых „свидетелей“, а именно сыщиков и т. п.

Присутствующие на процессе французский адвокат Мийо и английский адвокат Бинг заявили председателю суда письменный протест против лишения Ракоши возможности защищаться, в частности запрещения ему ставить вопросы свидетелям. Французский адвокат Мийо заявил следующее:

„Я восторгаюсь мужеством Ракоши, который, несмотря почти на десятилетнее пребывание на каторге, защищается с таким хладнокровием и энергией, что может вызвать уважение даже своих худших врагов. Его положение сейчас исключительно тяжело, ибо в ходе процесса он подвергается лишь нападкам и обвинениям, тогда как его самого лишают возможности отражать политические атаки.“

Я считаю скандальным удаление из зала суда сестры Ракоши на том основании, что она выражала восхищение поведением Ракоши. Разделяемое также другими лицами. Венгерское правительство пытается этот чисто политический процесс изобразить как уголовный. Хотя свидетели не подтверждают обвинений, выдвинутых против Ракоши, обстановка процесса заставляет опасаться смертного приговора“.

Геринг в Польше

Париж, 30 (Тасс) — Печать высказывает уверенность, что целью поездки Геринга в Польшу является не охота в Беловежской пуше, как официально сообщалось, а дипломатические переговоры. Ряд газет заявляет, что рысь, на которую охотится Геринг, в переводе с дипломатического языка на обычный называется Мемелем.

Ллойд Джордж о положении на Дальнем Востоке

ЛОНДОН, 27 — Вчера Ллойд Джордж выразил опасения по поводу положения на Дальнем Востоке. „Я полагаю, — заявил Ллойд Джордж, — что события в этой части мира постепенно приближаются к моменту, когда Союзные Штаты и Англия не смогут далее безнаказанно откладывать свои решения и медлить. Мне не нравится читать о том, как глоток за глотком от Китая отхватывают тысячи квадратных миль. Разумеется, что этому должен быть положен конец“.

ЛОНДОН, 27 — Газета „Обсервер“, касаясь в редакционной статье положения на Дальнем Востоке, пишет: „Только прочное соглашение между Америкой, Англией и СССР может урегулировать дальневосточное положение и предотвратить злобный ход событий. Положение будет постепенно ухудшаться, пока руководящие экстремисты (сторонники крайних мер) Японии будут, как это имеет место сейчас, чувствовать, что нет значительных сдерживающих сил и что они могут делать безнаказанно все что им нравится“.

Газета осуждает английских и американских государственных деятелей за нерешительность в деле заключения „прочного оборонительного соглашения друг с другом и обеих стран с Москвой“.

Японо-американское морское соперничество

ТОКИО, 26 — Все газеты отмечают, что объявление морских властей США о предстоящих в апреле — июне больших морских маневрах в северной части Тихого океана, в которых будет участвовать 177 кораблей и 577 самолетов, а также сообщения о том, что Рузвельт утвердил проекты об установлении регулярных воздушных рейсов через Тихий океан и организации с этой целью новых авиационных баз вызвали большую тревогу в японских морских кругах.

Комментируя авиационные планы США, агентство „Ничиро цусин“ пишет, что японское правительство считает необходимым принять соответствующие военные меры.

Японо-польский секретный военный договор

Сообщение французской газеты

Париж, 29. (Тасс) „Тан“, указывая, что Берлин и Варшава, не хотят взять на себя обязательство в соблюдении границ в Восточной Европе пишет:

„Месяц назад военному атташе Японии в Варшаве разрешили детально ознакомиться с крупными частями польской армии и военными материалами. На банкете он поблагодарил своих хозяев, что они не скрыли от него ничего, в соответствии со взаимными оборонительными обязательствами, подписанными за несколько дней до этого обеими правительствами“.

* В дипломатических кругах Варшавы произвела большое впечатление статья „Тан“ об японо-польских отношениях. Считаю, что речь, повидимому, идет о каком-то секретном военном соглашении.

Расстрел забастовщиков в Маньчжурии

Шанхай, 27 — Газета „Шуньбао“ сообщает, что 2300 шахтеров угольных копей в Фуншуне (японские угольные копи в Южной Маньчжурии) объявили забастовку протеста против избивания китайских рабочих японскими служащими. Полиция, по словам газеты,

открыла огонь по толпе безоружных рабочих в количестве 800 человек, окруживших контору копей. Убито 86 рабочих, ранено 66 и арестовано свыше 600 забастовщиков.

(Отв. редактор Н. ПЕТРУНЯ.