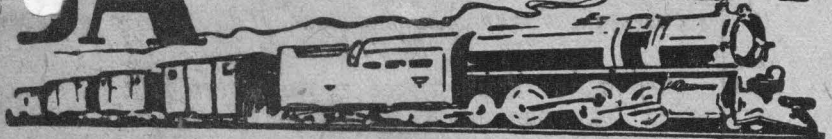


# ПОБЕДИТЬ РАСХЛЯБАННОСТЬ, УСТАНОВИТЬ ЖЕЛЕЗНУЮ ДИСЦИПЛИНУ, ОПЕРЕТЬСЯ НА ЛУЧШИХ ЛЮДЕЙ ДОРОГИ—ВОТ, ЧТО ТРЕБУЕТСЯ СЕЙЧАС ДЛЯ ПОДЪЕМА РАБОТЫ ДОРОГИ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь

Цена номера 5 коп.

## БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗА ТРАНСПОРТ



№ 68 (358)

ЧЕТВЕРГ

27

ИЮНЯ

1935 г.

Газета Политотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

(Радио-переключки командиров и политработников дороги  
22 июня 1935 г.)

22 июня с участием секретаря Краевого комитета партии тов. Эйхе состоялась радио-переключка командиров и политработников дороги.

Начальник дороги тов. Мионов предоставляет первое слово начальнику Тайгинского эксплуатационного отделения товарищу Оборотову.

Тов. Оборотов рассказывает о многочисленных случаях крушений и аварий на отделении в июне. Только за 15 дней на Тайгинском отделении произошло 121 авария и крушения. Низкая трудовая дисциплина, нарушение правил технической эксплуатации—вот, что является главной причиной многочисленных случаев крушений и аварий на Тайгинском отделении.

—А что же вы делаете, какие принимаете меры?—спрашивает тов. Мионов.

На этот вопрос т. Оборотов дать ясного ответа не смог.

—Проводим совещания, —говорит тов. Оборотов, —беседуем с аварийщиками. На повторный вопрос, что же все-таки делается, следует тот же самый ответ.

—А правильно ли сообщает „Сибирский Гудок“ о скрытии аварий и крушений по ст. Чернореченская? — спрашивает тов. Мионов.

—Да, такие факты были, они сейчас расследуются.

—А какая роль в этом деле начальника станции? спрашивает тов. Мионов.

На этот вопрос тов. Оборотов прямого ответа сразу не дает. И только после неоднократных повторных вопросов выясняется, что начальник станции Татаринцев так руководит работой станции, что о всех фактах сокрытия он узнавал от партийных и профсоюзных организа-

Тов. Мионов тут же дает приказание тов. Оборотову немедленно отстранить Татаринцева от работы.

—А чем объясняются большие простои составов на Болотной и Тайга?—спрашивает тов. Мионов.

Тов. Оборотов пытается объяснить большие простои по Болотной пачкообразным поступлением поездов с первого отделения, а большие простои по ст. Тайга—из-за новой схемы специализации. Он не говорит о действительных причинах невыполнения норм простоя и по всем другим станциям, хотя известно, что из всех станций отделения только Томск II выполняет заданные измерители простоя под транзитом.

Тов. Мионов указывает, что пора прекратить разговоры о новой схеме специализации, а обеспечить нормальную работу станции по заданной схеме.

—Я не ставлю вопроса о пересмотре схемы специализации, —говорит тов. Оборотов.

—Как же вы не ставите, —замечает ему тов. Эйхе, —когда вы хнычете, что новая схема специализации мешает вам работать?

—Чем объяснить, —спрашивает тов. Шварц, —что на 149 км. было пять случаев проезда семафора?

Тов. Оборотов объясняет, что семафор находится на подъеме и многие машинисты, боясь растянуться, сознательно проезжают закрытый семафор.

—А почему не перенесли сигнал, когда была проверка?—спрашивает тов. Мионов.

—Комиссия не выявила, —отвечает т. Оборотов.

У микрофона—заместитель начальника политотдела Тайгинского отде-

ления тов. Масленников. Он пытается доказать, что политотдел развернул широкую работу по борьбе с крушениями и авариями. „Многих дезорганизаторов, —говорит тов. Масленников, —мы сделали лучшими ударниками“.

Это заявление звучит тем более странно, что крушения и аварии на отделении изо дня в день растут.

После выступления тов. Масленникова тов. Эйхе замечает:

—Мы считаем, —говорит тов. Эйхе—что ваше отделение работает наиболее безобразно, в особенности по крушениям и авариям. В этом деле вы заняли наиболее позорное место. Завтра бюро Крайкома будет обсуждать вопрос о вашей работе. Повидимому, Крайком вынужден будет принять жесткие меры и дать соответствующую оценку вашей безобразной работе.

Затем рассказывают о своей работе парторг депо тов. Головин, парторг Беловского вагонного участка Анкудинов, начальник ст. Белово тов. Савельев. Их сообщения показывают, что на решающих узлах нет боевой работы и боевой мобилизации за подъем работы дороги.

Сообщение начальника Топкинского отделения тов. Карпова показало, что план погрузки угля отделением не выполняется и отвалы угля на шахтах Кузбасса не уменьшаются. Кроме того выяснилось, что служба эксплуатации в результате плохой регулировки оставила Топкинское отделение с 80 проц. потребного рабочего парка.

После выяснения производственных показателей работы отделения заместитель начальника дороги тов. Зуев спрашивает тов. Карпова и Мартемьянова:

Почему было допущено такое безобразное отношение к людям, как это вышло в Усятах, где в комнатах кондукторских бригад—грязь и вши?

Т.т. Карпов и Мартемьянов заявляют, что они это дело проглядели, но что сейчас это выправляется и не хватает только нового оборудования.

На это тов. Эйхе замечает:

—Для того, чтобы не было вшей, не требуется новое оборудование, а надо, чтобы постоянно следили за порядком и чистотой.

В заключение разговоров с т.т. Карповым и Мартемьяновым тов. Шварц говорит:

—Надо крепче навалить ся на основные решаю-

щие станции. Необходимо установить повседневную связь с городскими и районными комитетами партии, оказать живую помощь командирам и партийным работникам станции. Пора прекратить жаловаться на отсутствие партторгов. У вас есть достаточно большая партийная организация и крепкий беспартийный актив, чтобы суметь мобилизовать всю массу и поднять работу отделения.

Затем были заслушаны короткие сообщения начальника вагонного участка Боготол тов. Шлюпкина и заместителя начальника Барнаульского отделения тов. Быстрова, после чего с речью выступил секретарь Краевого комитета партии тов. Эйхе.

### РЕЧЬ ТОВ. Р. И. ЭЙХЕ

—Томская дорога, —говорит тов. Эйхе, —работает исключительно плохо, при чем в июне она работает еще хуже, чем в мае. В самом деле, если взять некоторые показатели, то они исключительно позорны. В мае на дороге было 825 кру-

шений и аварий.

—Казалось бы, —говорит т. Эйхе, —работа паровозов должна бы изо дня в день улучшаться, а в действительности мы имеем преступный рост порчи паровозов в пути. Так, если в мае дорога имела 88 случаев порчи паровозов в пути, то за 15 дней июня — уже 61 случай. Это значит, что плохо работают депо, плохо работают машинисты и командиры движения.

Переходя, далее, к причинам породившим позорную работу дороги, т. Эйхе говорит:

—Главная и основная причина позорной работы дороги объясняется исключительной расхлябанностью командиров и партийных работников, начиная со старших и кончая младшими. Мелкобуржуазная расхлябанность, анархизм, —вот что мы имеем в работе многих звеньев, вместо четкой, большевистской работы. Именно мелкобуржуазная распушенность, разгильдяйство и безответственность поставили дорогу на самое позорное место в Союзе.

Партийные работники, политотделы и парторги вместо развертывания боевой массовой работы и правильного политического обеспечения стоящих перед дорогой хозяйственных задач, нередко являются или плохими заместителями командира, или вреде тов. Мартемьянова, занимаются гнилой философией — правильно или

(Окончание речи т. Эйхе на 2 ой стр.)



шений и аварий, а за 15 дней июня—485, т. е. не меньше, а больше. При этом особенно позорно значительное увеличение аварий и крушений первой категории, т. е. наиболее тяжелых. За май месяц их было 283, а за 15 дней июня—193.

Особенно неблагоприятно с авариями и крушениями на Тайгинском отделении. Начальник отделения т. Оборотов и начальник политотдела тов. Гусев не только не обеспечили большевистской борьбы с авариями и крушениями, но на их отделении имеется ряд фактов гнусного обмана и жульничества, заключающегося в фактах сокрытия

# САМОЕ ХУДШЕЕ ОТДЕЛЕНИЕ НА ДОРОГЕ—ТАЙГИНСКОЕ

НА СОВЕСТИ ВСЕХ ЧЕСТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ЛЕЖИТ ЭТО ТЯЖЕЛОЕ ОБВИНЕНИЕ В ПОЗОРНОЙ РАБОТЕ  
РУКОВОДСТВУЮСЬ УКАЗАНИЯМИ ТОВ. Р. И. ЭЙХЕ ВЫВЕДЕМ ОТДЕЛЕНИЕ ИЗ ПРОРЫВА

## Саботажники станции Тайга разоблачены

Исключительно безобразно работает ст. Тайга за последние месяцы.

Вместо того, чтобы систематически из месяца в месяц снижать аварии и крушения, в Тайге идет непрерывный рост аварий и крушений. [В мае было 5 случаев аварий и крушений, в июне только за 24 дня их было 20].

Не выполняет станция и измерителей по обороту вагонов. Простой транзита — с переработкой за 15 дней июня, вместо заданных 12 часов, составляет 13,8 часа, под коммерческими операциями вагоны вместо заданных 18 часов, простояли 20,1 часа.

Эти позорнейшие факты работы Тайги объясняются исключительно безобразным и преступным отношением руководства станции [и-ка от Кулькова, его заместителя Скоробогачева, инженера механизации Соколова и других] к проведению боевых приказов Наркома.

Вместо мобилизации масс на решительную борьбу с авариями и крушениями это оппортунистическое руководство заимало систематическим разлагательством работников станции, проповедуя явно враждебные и по существу контрреволюционные „теории“ и „теоремы“, соображения Кульковым и его приспешниками.

При помощи инженера Соколова [одного из сторонников антигосударственной „теории предела“ работы транспорта] начальник станции Кулькова „обосновал“ невозможность улучшения работы четного парка. Выполнение государственного плана, Кулькова и его „сотворцы“ по антигосударственной практике, считали делом „непосильным“. Словами: „рабочий не лошадь“—эти оппортунисты пытались оклеветать рабочий класс, оправдать плохую работу станции, доказать невозможность работать лучше.

Настроение „о незначительных авариях“ были у большинства командиров станции и особенно крепко сидели у руководителя станции Кулькова и его заместителя Скоробогачева.

В своем выступлении, на трудовом собрании 24 июня по повелению Кулькова и его приспешников, Кулькова в присутствии начальника дороги тов. Миронова и зам. начальника Подорова тов. Дурмакина, пытался скрыть истинные причины роста аварий на станции, ни словом не обмолвившись о чудовищных антигосударственных теориях, которые бродили в умах отдельных работников станции и допустил хулиганское заключение—если зарезали человека, это не авария, пускай же ходит где не нужно, так относятся Кулькова к факту, когда одной женщины на станции отравило жгуче.

Прошедшее позавчера совещание командного состава ст. Тайга, с участием зам. нач. Подорова тов. Дурмакина и начальника службы эксплуатации отв. Абушвили вскрыло все

действительные причины безобразно плохой работы станции.

„Дисциплина ослабла прежде всего среди нас—командиров“—заявил на этом совещании дежурный по станции Нагинеба.

Политмассовой работой наши командиры не занимаются—сказал дежурный по путям тов. Богданов.

Совершенно верную оценку работы командного состава станции дал в своем выступлении дежурный по станции т. Беликов.

„Наша станция,—говорит он—работает плохо потому, что мы собираемся на свои собрания и совещания говорили не об улучшении работы станции, а искали объективные причины, что-бы ими объяснить творившиеся у нас безобразия. Наши стрелки находились в безобразном состоянии, а ни один из наших ДСП не бывал на стрелках. Мы очень часто клянемся работать лучше, но продолжаем работать безобразно. Это происходит по тому, что мы, командиры не выполняем приказов вышестоящих командиров, а наши подчиненные не выполняют наших распоряжений“.

Ни один из командиров станции не был на квартирах у своих рабочих, многие из них не считали своей обязанностью по „человечески“, как старший товарищ побеседовать со своими подчиненными. „Диспетчер должен только руководить маневрами“—заявил на совещании ДСП Якунин. Этот диспетчер, как оказалось на совещании не знает расцененных графиков работы по всем операциям над вагоном, по существу не знает приказа Наркома

неправильно их покрывали в газете, виноваты в том, что в комнатах кондукторских бригад в Усятах — грязь и вши.

— Является ли плохая работа дороги,—спрашивает тов. Эйхе,—результатом неумения работать, или наличия отдельных ошибок, как об этом думают некоторые товарищи?

— Кто пытается поставить вопрос таким образом,—говорит тов. Эйхе,—тот не только не понимает основной причины позорной работы дороги, но и своими рассуждениями играет на руку классового врага.

Многочисленные факты порчи паровозов в пути, преступно-низкого качества ремонта вагонов, плохой регулировки—зачастую являются следствием сопротивления всякого рода реакционных и

ма об ускорении оборота вагонов, не знает заданных измерителей станции.

Начальник службы эксплуатации тов. Абушвили в своем выступлении привел целый ряд фактов, вскрывающих плохую работу станции. Большинство маневровых паровозов оказались не закреплены за определенными видами работ, а гонялись по всей станции. Плохо проведена специализация путей, на станции отсутствуют борьба за фабричную марку, в целях скрытия простоя вагонов техникские конторщики умышленно не ставили штампы прибытия, а эта прострочка достигла 5 проц. к общему часу загонов.

Совещание командного состава ст. Тайга с помощью начальника дороги тов. Миронова, зам. нач. Подорова тов. Дурмакина и тов. Абушвили вскрыли и осудили оппортунистическую практику руководства станции.

Саботажники на станции Тайга не только разоблачены, но и саморазоблачались.

Уроки тайгинской кульковщины должны быть учтены всеми железнодорожниками тайгинского отделения и всей Томской дороги.

Победить расхлябанность, установить железную дисциплину, опереться на лучших людей (Эйхе), до конца разбить антигосударственные „теории“ беспощадно разоблачая их носителей—вот что нужно для того, чтобы выправить работу на станции Тайга.

## Окончание речи тов. Р. И. ЭЙХЕ

оппортунистических элементов новым темпам работы и новым задачам, поставленным перед транспортом.

Лучшей помощью этим реакционным и оппортунистическим элементам является нацпа расхлябанность и недисциплинированность. Об этом должен помнить каждый командир и политработник, каждый честный рабочий.

— Командиры и политработники,—говорит тов. Эйхе,—делают величайшую ошибку, когда пытаются объяснить плохую работу всякого рода объективными причинами, или разговорами „о неопытности кадров“. Такие разговоры есть результат притупления классовой бдительности, результат слепоты и влияния доверчивости. Такие командиры и политработники не умеют разгля

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

совещания комполитсостава Тайгинского узла  
24/VI 35 г.

Совещание комполитсостава Тайгинского узла, решительно осуждает личное поведение начальника станции Кулькова, который вместо решительной борьбы за реализацию боевых приказов Наркома, проявляя оппортунистическое отношение к этим приказам, и стал рупором самых отсталых настроений среди некоторой части командосостава и рабочих станции.

Вместо мобилизации рабочих станции на сокращение простоев, Кулькова занялся разговорами о нереальности заданных норм и пропускной способности станции, провоза аналогичных норм с непосильным возом для лошади, чем по существу стал на позиции антигосударственной вредительской „теории предела“.

Вместо решительной борьбы с авариями и личного руководства этим важнейшим делом,—Кулькова поставил под сомнение выполнение приказа Наркома, заявляя — „что без аварий не обойтись“ и что „чем больше говорить об авариях, тем больше их будет“.

Вместо быстрой ликвидации технической не-

грамотности молодых кадров—стрелочников, Кулькова распорядился техническую учебу перенести на зимнее время.

Совещание с возмущением отмечает хулиганское выступление Кулькова по поводу факта наезда на женщину.

Кулькова пытающийся доказать вину пострадавшей и полностью оправдать виновника наезда, своим бездушным хулиганским отношением к этому факту позорит знамя советского инженера.

Отмечая, что Кулькова с большим трудом сумел признать все свои грубейшие политические ошибки, собрание требует от него сурового разоблачения допущенных им ошибок и практикой работы доказать действительную возможность сохранения его, как советского инженера.

Совещание требует от всего комполитсостава учесть уроки ошибок ДС Кулькова и принять решительные меры по выполнению приказов Ц/83 и 100, давая решительный отпор и разоблачая враждебные теории их конкретных носителей

жить конец безответственности и расхлябанности на дороге.

В заключение тов. Эйхе говорит:

— На дороге несколько тысяч большевигов, тысячи прекрасных, преданных делу партии большевиков б-спартийных билетов. Надо суметь опереться на энтузиазм этих лучших людей. Надо суметь внедрить подлинно железную сознательную дисциплину. А тех кто срывает работу, кто своей мелкой буржуазной расхлябанностью и анархизмом мешают подвигу работы дороги, к тем нечего стесняться применять жесткие меры и привлекать их к строжайшему ответу.

Победить расхлябанность, установить железную дисциплину, опереться на лучших людей дороги—вот что требуется сейчас для подвигу работы дороги.

## ДЕЛА И ЛЮДИ КОМНАТЫ № 33

В комнате № 33 управления тайгинского отделения размышляет техническая часть, часть анализа и группа безчасности движения поездов. Все ча

### Гнилая „изюминка“

Пригладившись ближе к работе этого технического руководства линии в реализации приказов Наркома о борьбе с крушениями и авариями, и улучшении оборота вагонов, проанализировав работу самой части анализа, нам станет ясно, что „изюминка“ то, эта, гнилая.

Часть анализа (начальник ее инженер Низовцев) в мае и начале „хронометраж“ процессов работы с вагоном всех станций. Затратила на это много времени и средств, а теперь у нормы преподанные на основе этого хронометража оказались негодными. Он проведен был без учета растущей активности всех железнодорожников направленной на максимальное использование вагона. Этим уже фактом, часть анализа подала, что к политическому анализу работы тайгинского отделения, она подходит спешно-бюрократически.

Эта же часть „разрабатывала“ и преподнесла отцам нормам простоя вагонов. Хронометраж для станции Маринск простоя вагонов был установлен 19 часов (из каких расчетов неизвестно), на май месяц часть анализа установила для этой же станции норму в 16 часов. Ударники Маринска, борясь за полезную работу вагона добились простоя 12,8 часа. На первую декаду июня для Маринска, группа анализа дает простоя снова 16 часов.—Ну, раз дали 16 часов, можно и отдохнуть, так решили руководители станции, и в первой декаде безобразной работой маринских подвиги простоя до 16,8 часа.

## В роли „колленских регистраторов“

На линии ни сам начальник части Низовцев, ни инженер Мандрикович, ни техник, или тов. Рандина, Даниленко, Маликова не выезжали. Выезда она даже боялась, зная, что там рабочий обратится за технической помощью, за советом в применении новых правил движения поездов, а они их не знают. Выяснилось, что только оля Ивановна одол техника кий экзамен по правилам движения поездов, а такой техник как Климов [получающий зарплату выше всех техников] не знает даже как провести расчет потребных в поезде тормозов.

Приказ тов. Абушвили о переходе технического персонала связанного с дачей оперативного анализа на смену работу, эти чиновники встретили в штыки. Проголововавшись выполнять его,—и не выполнят.

Не лучше дело и в технической части. Начальник части—инженер Лисицин, со своей

сти, от работы которых во многом зависит работа тайгинского отделения. Они являются технической „изюминкой“ отделения.

„Ну и молодцы“, решили антисоветские „анализаторы“, —мы во второй декаде вам дадим то, что вы дали“. И дали маринцам козырь саботажа приказу Наркома—установили норму в 16,8 часа.

А вот о чем говорит решение бюро томского горкома ВКП(б) от 8 июня:—несмотря на возможность сократить простоя вагонов на ст. Черемухинки с 20 до 15 часов, что показала практика за 8 дней мая (с 23 по 31 число) отделение эксплуатация ст. Тайга (тов. Оборотов) на июнь установило норму все-же в 19 часов.

Часть анализа упорно навязывает для станции Яя завышенную норму 21 час, а ударники станции уверенно ведут борьбу за реализацию приказа Наркома. В мае они простоя под грузовыми операциями довели до 19,7 часа, а в первой декаде июня имели уже 16,1 часа.

Что это? Случайная ошибка, техническая неточность или прямой саботаж в реализации приказа Наркома? По нашему—последнее.

Часть анализа поздними сроками бюрократически фиксирует позорную работу отделения. Разве не видели она как притягивали в работу станции Тайга Кулькова, Соколова и им подобных, свою антигосударственную „теорию предела“, ставили на путь срыва нормативов крупнейшую на дороге станцию? Видела. Но работники ее „наблюдают“ за работой станции.

Взвешивая видимость семафоров и предупредительных дисков, по выявлению опасных для движения поездов мест и ту пиков, газета „ЗВТ“ проводила на эту тему беседы с машинистами, выявлялось недостаточное число ручных и погонных сигналов — однако, весь этот собранный материал, представляющий ценный вклад в борьбу с авариями и крушениями застрял в бюрократических папках, в толпах пописанных Коснаревым бумаг. Невыполнение этих ценных мероприятий Коснарев объясняет тем, что все они застряли в недрах службы эксплуатации управления дороги. А что сделал реальный сам Коснарев в борьбе с бюрократизмом там, когда около 2 месяцев сидел в управлении? Ничего.

### Кто они?

Да заинтересован ли он в том, чтобы профилактическими мерами снизить число аварий? Нет, являясь сыном поща, классово-чуждым человеком к интересам железнодорожников тайгинского отделения этот бюрократизм „специалист“ и недолжен иметь этой заинтересованности.

Чувство борьбы за ускоренный оборот вагонов и у инженера части анализаторов Мандриковича подменено чувством неаварии, злобы к власти советской, которая в свое время осудила ее отца—вредителя расстрелу, а затем заменила десятилетиями.

Чужаки находясь в этих двух ответственных частях тайгинского отделения сделали свое дело. Они взяли под свое влияние остальную часть специалистов станций их к прямому саботажу приказов Наркома.

Руководство отделения (начальник тов. Оборотов), парторганизация, местком [пред. тов. Бушмелов], инженерно-техническая секция [пред. РВБС тов. Ширяев] знали в лицо этих классово-чуждых элементов, однако, допустили их на дальнейшие действия в разрушении ответственных частей управления отделения.

Игнорирование из своих рядов чуждых нашему делу, коренной перестройкой руководства, политическим анализом работы отделения, выкорчевыванием элементов бюрократизма, борьбой за реализацию приказов Наркома—должны ответить работники управления отделения на предупреждение тов. Эйхе в плохой работе Тайгинского отделения, на Томской дороге.

В. Колесников.

## Дневник

производственного похода  
имени тов. Сталина

## Соревнование главных кондукторов

27 июня

Руководство Тайгинского отделения за окверную работу, от тов. Эйхе на перекличке 23 июня, получили серьезное предупреждение.

Несмотря на многочисленность красивых речей, многообещающих резолюций, отделение по оценке начальника дороги тов. Миронова является худшим из худших. Аварии и крушения не снижаются, причина которых—низкая трудовая дисциплина, нарушение правил технической эксплуатации, мелкобуржуазная расхлябанность, разболтанность в первую очередь среди самих командиров, доходящая даже до фактов грубого обмана и жульничества, заключающегося в скрытии крушений и аварий (ДС. Чернореченская—Татаринцев).

Не выполняются нормы транзитного простоя вагонов по Тайге, Волотной и Черной. Большевикская борьба за реализацию приказа Наркома по улучшению оборота подменяется антигосударственной, вредительской „теорией предела“, искажением объективности (ДС. Тайга Кулькова).

В борьбе за вывод отделения из обвала, в котором оно сейчас находится, большую роль должны сыграть кондукторские бригады. Передовые люди производственного похода имени тов. Сталина на Томской—держатели мандатов как Тайгинского, так и Боготольского кондукторских резервов, показывают образцы борьбы с авариями и крушениями, борьбы за высокую полезную работу вагонов.

Главными кондукторами тайгинского резерва — коммунисты т. Крохмалев и Большевик, сочувствующие: Кривоцов, Григорьевич и Лавров, комсомольцы Артышевский, Борзых П. и Овчаров И. и непартийные большевики: Аверьянов, Толстин и Суворов, а из Боготольского т. т. Слизевский, Гусаров, Панков, Иванов и Кузьмин, своей образцовой работой уже вторую по доблести июня месяца держат переходящие мандаты.

Значительно выправили свою работу и становятся в шеренгу оспаривающих получение переходящих мандатов такие товарищи как: Смолин, Нестеров, Литов, Сазонов и Банщиков. Полностью переняли опыт кутафинской работы у лучшего главного кондуктора Тайги тов. Кривоцова,—тов. Сазонов, Крохмалев, Скуригин и другие.

Осознав всю важность положения тайгинского отделения в ряду борющихся с авариями, с каждым днем приходят лучшие кондукторы. Тов. Лавров принимая в Боготольском поезд № 918 обнаружил его неадекватность. Тов. Лавров потребовал отправление поезда на правах неадекватного. Тов. Дорохов—когда в его поезде на перегоне Судженка—Мальцево лопнула ось, без вызова вспомогательного поезда вместе с паровозниками и своей бригадой организовал ликвидацию аварии и привел поезд на ближайшую станцию благополучно.

Но еще громадное большинство бригад формально отсиживают свое время на тормозе, безразлично наблюдая за безобразиями творимыми как самими, так и другими работниками отделения.

По вне главного кондуктора Боярищкова происходит сход паровоза. Кондуктора Большанин IV и Есин сделали два столкновения на маневровых, Бобитинский приходит из Боготоль в поезде два вагона без дверей. Осипов проезжает закрытый семафор станции Яя. Невзнич 13 июня приводит в Мариинск поезд № 16 в расстрепанном виде, привести который в порядок нужно было потратить 4 часа. Помирно отправляется со ст. Тайга без хвостовой части поезда. Элодеев и Диванин пьянствуют, первый прямо в поезде на ст. Юрга, а второй является пьяным на работу.

Ежедневно мы вынуждены констатировать факты привода главных кондукторами поездов с коммерческим браком, вагонов без документов, привоза документов без вагонов, задержки поездов по приему и в ведении поездов. До сих пор у многих еще бригады сигналы не приведены в боевую готовность. Расхлябанность, разгильдяйство—приводят к росту аварий и крушений, и безобразному использованию вагонов парка игнорированию приказов тов. Кагановича.

Речь тов. Эйхе на радио-перекличке, в проводимом на дороге производственном походе имени т. Сталина мобилизует всех честных командиров, политработников и рядовых транспортников на лучшую работу дороги, на выведение нашего отделения в передовые. На совести всех нас тяжелейшим обвинением перед страной лежит позорная работа нашего отделения. Этот позор мы можем и должны большевистской борьбой смыть.

## Андрахонов создает аварии

26 июня дежурный по станции Таскаево Андрахонов несмотря на то, что все пути станции были свободны кроме четвертой, на которой стояли 5 порожних баков, дает распоряжение стрелочникам Денисову и Струнову принять поезд именно на занятый 4 путь.

Стрелочники Денисов и Струнов неубедившись в свободности пути, на которую должны принять поезд, приготовили маршрут. Только благодаря исключительной бдительности машиниста, неизбежная авария была предотвращена.

Этот случай жадает по

зорное пятно и на диспетчерский коллектив. Дежуривший в этот момент диспетчер Куранов даже не заинтересовался на какую путь Андрахонов принимает поезд. А разве Куранов не мог при вступлении на дежурство спросить все станции чем заняты приемные пути и иметь отметки на графике? Конечно мог. И если бы Куранов знал, где и какие пути на его участке заняты, то ясно, что он мог не допустить такого возмутительного случая, какой был допущен на ст. Таскаево.

Диспетчер тайгинского отделения Копылов.

### Переключка о ходе ремонта пути

## Болотнинской дистанции пути нужна помощь

При болотнинской дистанции пути колонна организована полностью—в составе 2-х бригад подемочная и разгонно-шпальная. К плановому ремонту пути колонна приступила с 3 мая.

Колонна обеспечена жильем, имеет хорошо оборудованную кухню, снабжена постельными принадлежностями и мелким инвентарем.

Включившись в сталинский производственный поход за переходящий мандат, дистанция поставила перед собой задачу досрочного и качественного выполнения путевых работ, снижения себестоимости работ не менее 15 проц и сдачу отремонтированных километров без единого дефекта.

Для общественной приемки отремонтированных километров создана комиссия. Председателем комиссии является путевой обходчик; вместе с ним принимают и общественные инспектора.

С 3 мая по 16 июня дистанцией смонтировано 12,6 проц. рельс. Пройдено капитальным ремонтом 18 проц., средним ремонтом 25 проц, смонтировано шпал на 50 проц. Смена шпал на станционных путях выполнена на 79 проц., уборка балласта в путь выполнена на 15 проц.

В сталинском производственном походе, в борьбе за переходящий мандат выдвинулся 2-ой околоток (дорожный мастер Дворецкий), который выполняет и перевыполняет производственную программу. Средний ремонт околотком выполнен на 178 проц, капитальный ремонт на 100 проц, смонтировано шпал станционных путей 101 проц.

Плетется в хвосте 6 околоток ст. Туталяская: средний ремонт пути на этом околотке выполнен только на 10 проц., к капитальному ремонту даже еще не приступали.

За время производственного похода выдвинулись как хорошие, бдительные сторожа стальных путей: Васильев Дмитрий, путевой обходчик 170 километра, Караченно, Мефазин, Плотников Василий.

Какие затруднения в работе колонны?

Если дистанция пути неплохо развернула работу по ремонту пути, то сейчас дистанция вынуждена снизить темпы работы исключительно потому, что отсутствует балласт, нет шпал, скрепления и т. д. Управление же дороги, несмотря на неоднократные заявления, этих материалов не высылают.

Инженер дистанции пути П. Федяев.

## Исключительная распушенность

11 июня смазчики тайгинского резерва Микулин и Булаев (с кондукторской бригадой главного Дубровского) сопровождали в сторону Болотной поезд № 755. Во время стоянки поезда на ст. Туталяская, вместо тщательного осмотра его, указанные смазчики решили прилечь на травку—отдохнуть и... оба уснули.

Проснулись они тогда, когда их поезд на станции уже не было, он отправился без смазчиков.

Свое преступление смазчики Микулин и Булаев

пытались скрыть. В то время, когда они делали посадку на поезд, который сопровождали смазчики Юда и Ларин (с тем чтобы догнать свой), последние их спросили.—Куда едите? „На базар“—последовал ответ.

Когда же в последствии их разоблачили, т.т. Микулин и Булаев стали просить этих смазчиков никому не говорить о их „несчастье“ К стыду тов. Микулина надо отнести то, что он на руках имеет переходящий мандат.

М. Артамонов.

## Войтинов не дорожит мандатом

Путевой обходчик 211 км. (5-ой дистанции пути) тов. Войтинов одним из первых получил переходящий мандат. Казалось бы, что это должно было заставить его еще добросовестнее относиться к выполнению служебных обязанностей, но на деле оказалось не так. Получив мандат Войтинов самоуспокоился. „Мой километр лучше всех“—так очевидно он рассуждал. А вот, что показали результаты бригадной проверки отдельных километров.

У путевого обходчика Долгополова бригада не

нашла ни одного недобитого костью и ни одного ослабшего болта, а у т. Войтинова обнаружено 79 ослабших болтов и масса недобитых костей. Если и дальше так будет продолжать работать тов. Войтинов, то можно с уверенностью сказать, что с мандатом ему придется расстаться.

Производственный поход имени тов. Сталина обязывает нас ежедневно и ежечасно улучшать качество работы—это должны помнить все соревнующиеся.

Хлебников.

## Работу за прилавком доверили не проверенным людям

Плохо работает хлебный ларек станции Сулово, а объясняется это тем, что люди, допускаемые к прилавку Мариинским отделением ОРС'а, не проверяются. За короткий промежуток времени, два продавца этого ларька, допустив раскату и забрав остаток денег, сбежали.

Вновь назначенный продавец, так же своим безответственным отношением к исполнению служебных обязанностей не внушает доверия. Он, например, часто доверяет продажу хлеба производить возчику, не имеющему на это никакого права.

Весы в ларьке неисправные, а поэтому точный вес на них производить нельзя.

Все эти ненормальности в работе Суловского хлебного ларька руководству ОРС'а надо немедленно устранить.

К.р.

## Зарвавшегося бюрократа Порошина призвать к порядку

Начальник ОРС'а депо Тайга тов. Порошин совершенно не уделяет внимания вопросу снабжения бывших красных партизан и красногвардейцев.

Снабжаются 6/ красные партизаны и красногвардейцы, согласно распоряжения Порошина „на общих основаниях“, что явно противоречит решениям правительства о льготах и оказании помощи бывшим красным партизанам и красногвардейцам.

Для того, чтобы получить килограмм масла, нам приходится ходить к Порошину по нескольку раз. Частое получаемое масло подмешивается маргарином и тому же недоброкачественным. Ретивый начальник ОРС'а Порошин имеет еще наглость кричать на нас вместо того, чтобы удовлетворить наши законные требования.

Своим открытым письмом в редакцию, мы обращаемся с просьбой и партийной

## Культурно-массовая работа отсутствует

Культурно-массовая работа в комнатах отдыха кондукторских бригад ст. Чернореченская совершенно не проводится, особенно сейчас, когда бригады в связи с ремонтом комнат отдыха переведены в школу, в совершенно непригодную и необорудованную.

Кондуктора, не раздеваясь, спят на голых столах, на партах и на вешалках, составленных вместе. В комнатах отдыха паровозных бригад не лучше. С 1934 года в красном уголке совершенно ничего не проводится несмотря на его культурный вид.

Указание тов. Кагановича о чтке газет, в жизни не проводится. Газеты не только не читаются, но их вовсе не было и нет.

Паровознику и кондуктору во время отдыха негде культурно провести время. Даже самого простого—шахмат, шахмат, домино—и нет.

Парткому и МК ст. Чернореченская необходимо не только заглядывать, а оказывать практическую помощь в организации досуга отдыхающих бригадам.

Бригада „ЗБТ“: Пленин, Землянов, Ахмадулин, Овчинников.

В выпуске участвовал член рабочей редколлегии строгальщик депо Тайга Григорьевич.

Отв. редактор А. ИЛИМОВСКИЙ.

**Совхозу № 5** [бывшая мол. ферма] ТРЕБУЮТСЯ на постоянную работу: механики по колесным транспортам, делопроизводители, машиниста, рабочие—мужчины и женщины на сезонным полевыми работами. Желающим поступать, обращаться в контору совхоза.

Дирекция.