

**БОЛЬШЕВИСТСКИЙ
ЗАТРАНСПОРТ**

№ 10 (441)

ПОНЕДЕЛЬНИК

27января
1936 г.

Газета Подотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

„Мы имеем все условия для того, чтобы немедленно начать быстро двигаться вперед и полностью выполнить государственный план перевозок. Для этого от нас требуется, прежде всего, нерушимо выполнять указания нашего Наркома путей сообщения Лазаря Моисеевича Кагановича, которые он нам дал во время пребывания у нас на дороге“.

(Из письма командно-политического состава и стахановцев Томской тов. Сталину).

ОБ УЛУЧШЕНИИ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ПРИКАЗ № 9-Ц

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ 21 ЯНВАРЯ 1936 ГОДА

На основе личного ознакомления с работой Томской дороги, ее важнейших станций, паровозных депо, вагонных участков и дистанций пути устанавливаю явную неудовлетворительность работы Томской дороги. Дорога из месяца в месяц не выполняет установленного ей плана погрузки, в особенности по важнейшему для нее грузу — каменному углю.

За 1935 год план погрузки каменного угля выполнен всего на 75 проц., а остатки находящегося на поверхности в отвалах не вывезенного из Кузбасса угля дошли до одного миллиона 600 тысяч тонн. Дорога не справляется и со своей транзитной работой, задерживая прием поездов от Омской дороги и замедляя их продвижение на Восток, тем самым расстраивая работу других дорог Советского Союза.

В настоящее время на Томской дороге скопилось вагонов по назначению на восток в три раза больше нормы. Коммерческая скорость на дороге при задании 19 килом. в час снизилась в декабре до позорно низкого уровня — 11,8 километров из первой декады января 12,4 километра, — самая низкая по всей сети железных дорог, средне-суточный пробег товарного паровоза при норме 230—163,4 километра и за первую декаду января — 170,4 километра. Простой вагонов превышает установленные нормы на участковых станциях в два с половиной раза и под грузовыми операциями в полтора раза. Безобразные задержки поездов на перегонах, у светофоров и на промежуточных станциях приводят к тому, что на важнейших участках поезда продвигаются крайне медленно. Доходит до того, что на ряде участков поезда проходят расстояние 100-120 километров, вместо положенных 5-6 часов, в 20-25 часов.

Особенно распространена на Томской дороге антигосударственная практика ограничения или даже временного полного прекращения приема поездов от соседних дорог, отделений и станций. Зачастую закрывается прием поездов и станции блокируются на всякий случай, чтобы работать не столь напряженно или чтобы не перегружать своего парка излишними вагонами и не ухудшать показателей своей работы, вместо того, чтобы по большевистски преодолевать затруднения, командиры движения, начиная от дорожных, вплоть до диспетчера и дежурного по станции, присваивают себе право закрывать барьерами свои границы, злоупотребляя семафорами, светофорами и обменными пунктами, дезорганизуют тем самым нормальное движение поездов и разрушают единство железнодорожной сети Советского Союза. Особенно ухудшилась работа

Томской дороги за последние месяцы из-за совершенно неудовлетворительного выполнения приказов НКПС о подготовке к зиме.

Основными причинами плохой работы Томской дороги являются:

а) Не выполнение на дороге, начиная с управления дороги и кончая низовыми звеньями, важнейших приказов НКПС, в первую очередь приказов о перестройке паровозного хозяйства и системы заработной платы машинистов и других работников железнодорожного транспорта. Слабость и разноречивость в работе аппарата управления дороги.

б) Канцелярско-бюрократические методы руководства и самоустранение значительной части начальников отделений, станций, депо, участков от технического руководства поручением им делом, путем перекалывания своих обязанностей на помощников, диспетчеров, дежурных и других работников.

в) Нарушение государственной дисциплины, выражающееся в частности, в местничестве, предпочтении грузов внутридорожного оборота дальним грузам и в антигосударственной практике ограничения или временного полного прекращения приема поездов не только от соседних дорог, но даже внутри дороги от отделений и станций.

г) Наличие, наряду с хорошими образцами стахановской работы, многочисленных фактов грубого нарушения трудовой дисциплины.

д) Недостаточная большевистская бдительность в подборе кадров. Благородное примиренческое отношение к предельческой и антигосударст-

венной деятельности оппортунистических и классово-враждебных элементов, слабая работа по большевистскому воспитанию кадров и их сплочению в борьбе с трудностями.

Нельзя больше терпеть подобной работы Томской дороги, играющей для востока такую же решающую роль, как Донецкая дорога для юга и центра Советского Союза. Томская дорога, имеющая, по сравнению с другими дорогами Сибири и Дальне-Восточного Края, более крепкие кадры, лучшую технику, работающая при активной поддержке передовой Западно-Сибирской краевой партийной организации, должна стать ведущей, передовой среди дорог Сибири и ДВК.

Считая, что Томская дорога значительно технически укрепленная за последнее время: строительство вторых путей, автоблокировка, новые мощные паровозы, новые хорошо оборудованные паровозные и вагонные депо, вагонно-ремонтные пункты и прочее, имеет все хозяйственно-технические возможности для того, чтобы быстро исправить положение. Требую от командно-политического состава и прежде всего от начальника дороги тов. Миронова в кратчайший срок выполнить все приказы НКПС, в первую очередь по паровозному хозяйству, искоренить канцелярско-бюрократические методы руководства и обеспечить конкретное оперативное руководство, возглавить стахановское движение, поддержать лучших работников дороги, перевоспитать отстающих и освободить дорогу от негодных работников.

Исходя из всего этого, приказываю:

1. По эксплуатационной работе

1) Ликвидировать антигосударственную практику ограничения и прекращения приема поездов с дороги на дорогу, с отделения на отделение, со станции на станцию. Допускать ограничение приема поездов лишь в крайних случаях с дороги на дорогу только с разрешения НКПС, а внутри дороги разрешения лично начальника дороги.

2) Ускорить продвижение грузовых поездов, увеличив коммерческую скорость до заданной нормы, т. е. 19 километров в час. В первую очередь ускорить продвижение поездов по направлениям Чулымская — Новосибирск, Новосибирск — Болотная, искоренив задержки у семафоров и светофоров. Ежедневно отправлять и принимать с соседних дорог не менее следующего количества поездов: на Омскую 28 поездов, на Восточно-Сибирскую 20 поездов, на Турксиб 10 поездов, принимать от соседних дорог грузовые вагоны без ограничения и норм.

3) Ускорить продвижение наличного на Томской дороге порожняка для погрузки угля и в дальнейшем не допускать задержки Барнаульским и Новосибирским отделениями порожняка, идущего в Кузбасс. Установить следующие размеры передачи порожняка на Томскую дорогу:

- а) через Турксиб 1000 вагонов,
- б) через Вост.-Сибирскую 750 вагонов,
- в) через Омскую 400 хопперов и гондол.

4) Обеспечить выполнение установленного плана погрузки по дороге и перевыполнение плана погрузки угля. Установить следующие минимальные размеры погрузки-выгрузки и передачи порожних по отделениям:

Новосибирское (начальник товарищ Гулякин) погрузка вся 150 вагонов, погрузка угля 0 вагонов, выгрузка 570 вагонов, сдача порожняка 1600 вагонов; Тайгинское (начальник тов. Оборотов) погрузка вся 820 вагонов, (Продолжение на 2-ой стр.)

ОБ УЛУЧШЕНИИ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

(Продолжение приказа № 9/Ц)

погрузка угля 650 вагонов, выгрузка 350 вагонов, сдача порожняка 460 вагонов; Ужурское (начальник тов. Клименко) погрузка вся 180 вагонов, погрузка угля 80 вагонов, выгрузка 80 вагонов, сдача порожняка 0; Тонинское (начальник тов. Вильдер) погрузка вся 660 вагонов, погрузка угля 470 ваг., выгрузка 350 ваг., сдача порожняка 1100 вагонов; Новокузнецкое (начальник т. Андреев) погрузка вся 2000 вагонов, погрузка угля 1600 вагонов, выгрузка 1000 вагонов, сдача порожняка 0 ваг.; Барнаульское (начальник т. Заварихин) погрузка вся 224 вагонов, погрузка угля 0 вагонов, выгрузка 350 вагонов, сдача порожняка 1000 вагонов. По дороге погрузка вся 4034 вагонов, погрузка угля 2800 вагонов, выгрузка 2700 вагонов, сдача порожняка 0 вагонов.

Начальнику Томской железной дороги тов. Миронову установить размеры работ крупных станций и пунктов приема и сдачи порожняка.

5 Начальнику Новокузнецкого эксплуатационного отделения ликвидировать практику отправления лжемаршрутов и организовать отправление действительных маршрутных поездов, в первую очередь Магнитогорскому и другим уральским заводам, в Кемерово и Сталинске обеспечить ежедневно отправление с отделения не менее 18 целевых маршрутов.

6. Для обеспечения успешного выполнения этих заданий обязываю ликвидировать укоренившуюся практику, когда большинство начальников эксплуатационных отделений, несмотря на то, что отдают работе много сил и времени, непосредственно не руководят работой отделений по погрузке, продвижению, формированию поездов, не бывают на станционных путях и в местах погрузки и выгрузки, где происходит основной процесс эксплуатационной работы, а если когда и заглядывают, то формально, в качестве своеобразных наблюдателей, только фиксирующих факты, не рассматривают и не утверждают ежесуточного задания отделения, даваемого станциям, не помогают станциям в составлении своего ежесуточного задания. Установить порядок, при котором начальники отделений и начальники станций должны каждый по своему кругу обязанностей сами лично составлять ежесуточное оперативное задание по приему, формированию и отправлению поездов, по погрузке и выгрузке, использованию станционных путей под определенные составы, устанавливать сроки исполнения и ответственных исполнителей, ежесуточное задание должно составляться не раньше чем за 2 часа и не позднее, чем за час до начала суток.

В течение суток начальники отделений и начальники станций обязаны проверять, как выполняется задание, внося необходимые поправки, учитывая каждые два-три часа изменения в подходе поездов. Улучшить информацию как в отделениях, так и на станциях о подходе поездов, выделив, в случае надобности, специальных работников в пределах имеющихся штатов. Искоренить практику взаимного обмена отделениями и станциями в сообщениях о составе вагонов по направлениям и времени подхода поездов.

7) Для обеспечения этого на бли-

жайшие две декады:

а) начальникам отделений и их помощникам возложить всю текущую работу на старших диспетчеров, а самим выехать на решающие станции и участки своего отделения, принимая меры на месте по быстрейшему продвижению поездов, по точному соблюдению графика;

б) начальникам станций возложить всю текущую работу на своих заместителей или на одного из помощников и все время быть там, где идет прием, формирование, отправление поездов, погрузка и выгрузка, изучать работу людей, проверять правильность их расстановки и организации труда, смело выдвигая на более ответственную работу лучших стахановцев. К 15 февраля начальникам отделений и участков и сортировочных станций лично представить

II. По паровозному и вагонному хозяйству

9) Устанавливая, что отделения паровозного хозяйства не выполнили приказа НКПС о паровозном хозяйстве и в частности приказа об организации паровозных отделений, не вернули свою работу по ускорению оборота паровозов, улучшению ремонта и обеспечению нормальной работы всех обслуживающих тяговых устройств, обязываю начальника паровой службы дороги т. Горшкова и всех начальников паровозных отделений немедленно провести в жизнь приказ НКПС о паровозном хозяйстве и ликвидировать ставшие в последнее время обычным явлением на Томской дороге недодачи паровозов под поезда.

10) Решающими в деле выполнения этой задачи являются:

а) ускорение оборота паровоза в строгом соответствии с приказом НКПС, увеличение средне-суточного пробега паровоза;

б) улучшение ремонта паровозов как качественно, так и количественно, со строгим соблюдением установленных норм простоя паровозов на ремонте.

11. Установить следующие минимальные размеры выдачи паровозов под поезд: по депо Новосибирск 40, Эйхе 45, Промышленная 20, Болотная 28, Тайга 47, Боготол 40, Ужур 8, Абакан 2, Тонки 31, Белово 65, Кузнецк 24, Барнаул 35, Вийск 6, Рубцовка 27, всего 418.

12) Отделениям паровозного хозяйства прекратить безответственное отношение к паровозам, выпускаемым депо под поезд, и организовать наблюдение за продвижением паровозов на всем пути их следования, принимая либо своим распоряжением, либо через отделение эксплуатации необходимые меры по устранению задержек в пути, начиная с контрольного поста, светофоров, разъездов, промежуточных станций и кончая оборотным депо. На ряду с борьбой с безобразными простоями поездов и задержками паровозов на станциях, паровозное отделение должно тщательно проверять исправность действия водонапорных башен, колонок и скорость подачи воды, исправляя малейшие неполадки, а также задержки паровозов при снабжении углем. Для этого начальникам отделений и ответственным работникам отделений выехать непосредственно на линию, принимая

мне отчет о своей работе с указанием, что они вскрыли на линии и на станциях, что ими было проведено и какие результаты достигнуты.

8) За негодное руководство Новокузнецким отделением, важнейшим эксплуатационным отделением дороги, выразившееся в срыве погрузки и маршрутизации угля, в замедленном продвижении поездов, снять с работы начальника Новокузнецкого отделения тов. Карпова, как не справившегося с работой и назначить его заместителем начальника станции Болотная. Назначить начальником Новокузнецкого отделения службы эксплуатации тов. Андреева С. А. — заместителя начальника Восточного отдела Управления эксплуатации НКПС, и его заместителем тов. Ельманина Т. И. — старшего ревизора — диспетчера НКПС.

на месте все необходимые меры для осуществления указанных выше мер по ускорению оборота паровоза.

13) В виду того, что в решающей мере плохой оборот паровозов вытекает из неудовлетворительной постановки ремонта в депо, затяжек в сроках и плохого качества ремонта, приводящего к частой порче паровозов пути и в оборотном депо, начальники депо и начальники отделений обязаны коренным образом улучшить всю постановку ремонта, в первую очередь организовать ремонт наиболее часто портящихся частей, как сальников, инжекторов, пресс-масленок, насосов и пароперегревательных элементов.

14) Для ремонта пресс-масленок, инжекторов, насосов и воздухораспределителей подобрать высококвалифицированных рабочих. Ремонт указанных выше частей, не требующий разброски на паровозе, а лишь небольших исправлений, должен производиться комплексными бригадами, в составе которых сохраняются один или два специалиста по этому делу. Для более серьезного ремонта и периодического осмотра создать специальную бригаду при мастере промывки по ремонту пресс-масленок, насосов, инжекторов и воздухо-распределителей. Эта бригада может не только ремонтировать снимаемые с определенного паровоза части, но и заготавливать запасные, путем ремонта инжекторов пресс-масленок, насосов, воздухораспределителей для того, чтобы в порядке взаимозаменяемости, ставить их на паровозы, требующие ремонта указанных частей.

15. Ликвидировать нынешнюю практику руководства депо, когда фактически ни начальник депо, ни его заместитель, ни имеющиеся инженеры ремонтом не занимаются, как правило, не знают и не изучают состояние паровозного парка, не знают объема ремонта, качество его и записей в книге ремонта машиниста, ремонтом руководит только мастер депо, не имеющий возможности организовать и приемку паровозов для ремонта, и наблюдение за его исполнением, и обучение комплексных бригад. Начальнику депо освободиться от бумажной писанины и мелочных дел и заняться, как подобает директору предприятия, действительной организацией ремонта, и своевременным выпуском паровозов под по-

(Окончание см. на 3 стр.)

ОБ УЛУЧШЕНИИ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

(Окончание приказа № 9-Ц)

езда. Обязать начальника депо организовать приемку им лично, его заместителем или инженером каждого паровоза, поступающего в ремонт, для точного установления размера и характера необходимого ремонта и сроков его выполнения независимо от заводов машиниста. Приемку из ремонта от комплексных бригад также производить одним из указанных лиц. После холодной промывки и подемочного ремонта либо инжинер по ремонту, либо сам начальник депо должны сопровождать 1-2 перегона паровоз при первой его поездке для проверки качества ремонта.

16) Начальником депо и их заместителям в ближайший месяц возложить выполнение всей текущей работы на одного из работников депо по своему назначению, а самим заняться работой непосредственно в цехах по выполнению приказа НКПС о паровозном хозяйстве. Для этого тщательно проверить расстановку людей в цехах, состояние паровозов, системы организации труда и т. д.

17) Улучшить работу механических цехов, которые, несмотря на их техническую вооруженность, работают крайне неудовлетворительно и, что хуже всего, технически неточно; так, например, имеются факты, когда дышловые втулки, болты, клапана, инжектора изготавливаются не по чертежам, буксовые подшипники после ремонта не растачиваются и т. п. Проверка, произведенная мною по ряду депо дороги, выявила низкое качество промывочного ремонта, паровозы выходят из промывки грязными, с парящими сальниками, не проверенными фитилями и буксами и часто требуют повторного межпромывочного ремонта. Обязываю начальников паровозных депо в кратчайший срок обучить комплексные бригады правильному ведению ремонта при промывке паровозов. Впредь до полного овладения комплексными бригадами всеми работами, которые необходимо производить при промывочном ремонте, ввиду недостатка квалифицированных рабочих на дорогах Сибири и ДВК, установить, как временную меру, для Омской, Томской, Вост-Сибирской, Забайкальской и Уссурийской дорог дополнительную оплату с первого февраля паровозным бригадам за участие в промывочном ремонте в следующем размере: машинисту 20 рублей за промывку, пом. машиниста—12 руб., кочегару—8 руб.

18. В качестве важнейшей ближайшей задачи — поставить укрепление трудовой дисциплины и обеспечения элементарного порядка и чистоты в депо и на паровозах. Совершенно недопустимы такие безобразия, когда тендерные баки засорены мусором, тендерные люки не закрываются, из-за этого уголь и мусор, попадает в воду и портят инжектора. Часто машинисты вместо заботы об исправлении сего на тендерах, через которые пропускается вода, вынимают их и бросают на уголь. Хранение смазки проводится безобразно, сплошь и рядом смазка засоряется грязью, песком, водой. Обязываю начальников паровозных отделений и депо научить паровозных машинистов смазывать паровозы, как следует, не допускать за грязнений прессмасленок, очистив их от грязи и песка, очистить все тендерные баки от мусора, следить за

закрыванием люков тендеров, контролировать систематически и летучими проверками состояние паровозов, содержание их в чистоте и качество ухода за паровозом со стороны паровозных бригад во время эксплуатации. Содержание паровозов в чистоте, технически грамотный и добросовестный уход за ним являются обязательными предпосылками для работы по стахановски-кривоносовски паровозных и комплексных ремонтных бригад.

19) Устанавливая, что вновь построенные вагоноремонтные пункты и депо до сих пор не освоены, рабочая сила в них не подобрана, а где подобрана, то не организована для нормального хода производства, вагоны фактически еще не ремонтируются, безотцепочный ремонт, как было так и ведется по кустарному и занимает времени на много больше установленного по норме, обязываю начальника вагонной службы тов. Ширяева и начальников вагоноремонтных пунктов и депо:

а) в декадный срок обеспечить устранение всех выше-указанных недостатков и организовать бесперебойный интенсивный и высококачественный ремонт вагонов;

б) безотцепочный ремонт сделать частью общего ремонта, прикрепив бригады безотцепочного ремонта к вагоноремонтным пунктам или депо, в том числе и бригады обменных пунктов;

в) осмотр вагонов сосредоточить в первую очередь на важнейших частях вагонов, как-то: оси, колеса, упряжь, ударные приборы, буфера, стаяжки, крйки, автотормоза и пролетные трубки, рамы, рессоры;

г) организовать более тщательное и технически грамотное наблюдение за обработкой и ремонтом деталей, в первую очередь указанных выше, в частности не допускать имеющих место фактов неправильной отточки галтелей. Для этого обязать начальников вагоноремонтного пункта или депо, их заместителей и инженеров лично принимать вагон перед началом ремонта и после окончания ремонта, определяя, какой ремонт необходимо произвести, и качество произведенного ремонта.

20) Начальнику Центрального вагонного управления НКПС тов. Островскому в декадный срок издать временную инструкцию по осмотру вагонов, отменяющую инструкцию приемщикам, сдатчикам технических артелей обменных пунктов (так называемую брошюру № 382/0), изданную в 1932 году и содержащую ряд несуразных, вредных, отживших пунктов.

21) Начальнику дороги, нач. служб, отделений, станций, вагонных участков, депо, дистанций пути всемерно поддерживать начавшуюся в порядке стахановского движения практику создания единых смен работников всех служб, связанных с движением поездов, как-то: дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, дежурных по путям и паркам, маневровых машинистов, сцепщиков, составителей, стрелочников, осмотровиков, вагонов и автоматчиков, дежурных и диспетчеров по отделениям эксплуатации и паровозному. Начальнику дороги тов. Миронову разрешаю премировать из имеющегося в его распоряжении премиального фонда наиболее хорошо работающие единые смены, в первую очередь диспетчеров, включившихся

работать в единые смены.

22) Проверкой установлена засоренность аппарата управления дороги лицами, враждебно настроенными к подьему советского железнодорожного транспорта, сознательно подрывающими начавшуюся перестройку и саботирующими выполнение приказов НКПС. О этими лицами объективно смыкаются оппортунистические элементы, пытающиеся найти оправдание своей плохой работы ссылками на то, что Томская дорога якобы работает на пределе и при имеющейся технической вооруженности не может больше возить и грузить чем сейчас. Выведение Томской дороги из прорыва и подьем ее работы до уровня передовых дорог Советского Союза требует решительного до конца разгрома саботажнических и оппортунистических элементов. Несмотря на то, что Томская дорога в течение ряда лет значительно отставала в своей работе от других дорог Советского Союза, социалистическое соревнование и ударничество находились в зачаточном состоянии, а ряд звеньев аппарата дороги были засорены значительным количеством чуждых элементов.

На Томской дороге имеется большое количество замечательных работников—стахановцев, в первую очередь паровозных машинистов, которые с самого начала развития стахановского движения сумели показать образцы работы, в особенности по вождению тяжеловесных составов. На Томской дороге, больше чем на какой либо другой, работает большое количество молодежи. Если в настоящий момент, с точки зрения технической квалификации работников это несколько затрудняет работу, то при усилении технической подготовки и развернутой большевистской политической работы, эти кадры молодежи, до конца преданные Советской власти и политике партии, горящие энтузиазмом стахановского движения, могут совершать чудеса и под умелым большевистским руководством могут в решающей мере помочь подьему Томской дороги.

Задача руководителей Томской дороги, всего командного и политического состава заключается в том, чтобы суметь возглавить по настоящему стахановско-кривоносовское движение лучших людей дороги для того, чтобы, опираясь на них, выкорчевывать с корнем все враждебные контрреволюционные элементы, мешающие росту дороги, ликвидировать гнилые предельческие настроения, сплотить основную массу железнодорожников Томской дороги и обеспечить в кратчайший срок ликвидацию прорыва и вывести дорогу на путь победы.

Рабочие стахановцы, все партийные и профессиональные организации должны, в первую очередь, бороться за установление железной пролетарской трудовой дисциплины на Томской дороге, выполнить решения декабрьского Пленума ЦК ВКП(б) о стахановском движении, поднять технический уровень рабочих, в первую очередь молодежи, и сделать Томскую передовую дорогой, крепостью советского железнодорожного транспорта на востоке.

Народный комиссар путей сообщения Л. Наганович.

О РАБОТЕ ОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Приказ Народного комиссара путей сообщения 21 января 1936 года
№ 8/Ц

Несмотря на важное государственное значение Омской дороги, как основной транзитной магистрали на восток, как дороги погрузки и вывоза карагандинского угля, дорога из месяца в месяц не выполняет заданного ей плана погрузки, задерживает продвижение поездов с Пермской и Южно-Уральской на восток, самовольно прекращая прием поездов по Вагаю и Манушину. Трудовая дисциплина по дороге крайне низка.

На основании личного ознакомления установлено, что управление дороги работает плохо, „по-старинке“, методами канцелярно-бюрократического руководства, осужденного еще в 1933 году постановлением ЦК и СНК о работе железного дорожного транспорта.

Проверка исполнения приказов НКПС показала, что выполнение ряда важнейших приказов НКПС сорвано, в том числе и приказа о паровозном хозяйстве, в частности, управление дороги допустило полный развал работы депо Петропавловск, засоренность этого депо илассово-чуждыми и разложившимися элементами.

Ни хозяйственное руководство, ни политотделское не обеспечило на деле помощь стахановцам дороги, в частности в депо Омск, где имеется много замечательных машинистов-тяжеловесников. Такие основные вопросы, как заработная плата и организация труда, подбор и подготовка кадров, были предоставлены самотеку и передоверены малоквалифицированным бюрократическим работникам.

По ряду случаев грубейшего нарушения государственной дисциплины, например, по самовольному прекращению приема поездов по Вагаю и Манушину от Пермской и Южно-

Уральской дорог начальники дороги т. Уланов оправдывается тем, что он не знает об этих фактах, совершенно не понимая, что это не может служить оправданием, так как начальник дороги обязан знать, что делается на дороге, и должен на деле обеспечить выполнение приказов НКПС и своих распоряжений.

Погрузка карагандинского угля систематически срывается, начальник дороги т. Уланов, раз'езжая месяц по Карагандинской линии, не принял реальных мер к вывозу накопившихся на поверхности запасов угля, не заострил внимание работников на их недостатках, вместо мобилизации людей на основе большевистской критики их плохой работы, он раз'езжал по линии не как большевистский организатор, а как бюрократ, благодушно рассматривающий дорогу из окна своего салон-вагона. Ввиду того, что в данный момент т. Уланов представлял из себя тип не перестроившегося работника, больше заботящегося о своем спокойствии, чем об интересах порученного ему дела, — ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Снять с поста начальника Омской дороги т. Уланова, назначить начальником Омской дороги т. Фурманского А. В.

2. Вновь назначенному начальнику дороги немедленно провести в жизнь мои приказы и распоряжения о перестройке и улучшении работы аппарата управления дороги, в частности, диспетчерского аппарата. Укрепить дисциплину на дороге, обеспечив безусловное и точное выполнение всех приказов и распоряжений НКПС.

3. Прекратить задержку приема поездов от других дорог и задержку поездов на подходах и превраще-

ния обменных пунктов в своеобразные барьеры между дорогами. Повысить качество ремонта паровозов как в паровозных депо, так и на заводе имени т. Рудзутана, на котором, несмотря на наличие квалифицированных кадров и хорошего оборудования, качество ремонта продолжает оставаться неудовлетворительным.

Начальнику паровозной службы в дедадный срок сократить простой паровозов на промывках, обеспечив к 1 февраля простой в пределах установленных норм, особо наладить в паровозных депо ремонт инженторов и автотормозов. Начальнику дороги и паровозной службы взять под свое непосредственное наблюдение паровозное депо Петропавловск, обеспечив в кратчайший срок установление пролетарской трудовой дисциплины, направить в депо Петропавловск паровозоремонтный поезд.

4. Для ускорения ликвидации запасов угля на поверхности в Карагандинском районе, установить с 25 января вывоз из Караганды не менее 11 поездов в сутки.

5. Ввиду неудовлетворительного состояния политической работы — моему заместителю — начальнику Политуправления тов. Зимину выехать на Омскую дорогу для детального ознакомления с состоянием партийно-массовой работы и деятельности политотдела дороги, для под'ема политической работы, развития стахановского движения и для принятия мер по точному выполнению настоящего приказа и указаний, сделанных командному составу при моем пребывании на дороге.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
Л. КАГАНОВИЧ.

РАБОТАТЬ СТАЛИ ЛУЧШЕ

Во время проведения стахановской пятидневки на станции Анжерская стрелочное хозяйство приведено в образцовый порядок, как по чистоте так и по техническому состоянию. Сигналы и сигнальные принадлежности приведены в порядок.

Наилучшие показатели в работе за это время дала смена т. Овсянникова, она сумела довести простой под коммерческими операциями до 12 часов, при норме 19 часов и коэффициент маневровой работы 26,6 при норме 22.

Смена дежурного по станции Богомолова добилась простоя вагонов в 10 часов, при норме 19 часов, коэффициент маневровой работы у смены 32, вместо 22 часов.

Смена дежурного по станции т. Колтун простоя довела до 8,6 часа, вместо 19 часов, коэффициент маневровой работы имеет 30, вместо 22.

Составитель Лактионов сформировал 23 вагона (одиночек) за 9 минут при норме 46.

Составитель Воробьев сформировал 27 вагонов за 20 минут, при норме 59 м. Расформировал 83 вагона за 25 минут, при норме 1 час 48 минут.

Составитель Персинов общую производитель-

ность за пятидневку имеет 194 проц. в норме.

Старший осмотрщик будки осмотра т. Колтунов осмотрел порожняк в 60 вагонов за 1 час 5 минут, вместо 2 час. 40 мин по норме. Тяжеловесному угольному составу из 76 вагонов сделан осмотр и произведена ревизия бункера за 2 часа, вместо 3 час. 45 минут.

Товарная контора станции Анжерская работает по стахановски. Таксировщики: Клеппин, Медведева, Столбова, Алехин, конторщики: Гисич, Шульга, Сабурнина и товарный кассир Твердохлебов добились обработки документов на маршрут за 45 минут, вместо нормы 1 час 20 минут.

Тов. Твердохлебов предложил ввести новую дорожную ведомость, которая дает возможность сократить время на обработку документов до 10 минут, вместо 1 час 20 минут и сократить рабочую силу на 50 проц., сэкономить тонны бумаги. Этот проект ведомости отделением и дорогой одобрен и послан в НКПС.

Плохо работали во время проведения стахановской пятидневки технический конторщик Федоров, стрелочники Ирилов и Ансенов.

Нач. станции Степанов. Парторг Подберезкин.

УМНОВА ПРЕДОТВРАТИЛА АВАРИЮ

29 декабря, при отправлении поезда № 49, дежурная по станции Сураново тов. Умнова Енатири на Ивановна заметила, что у одного из вагонов рассыпались тормозные тяги и тащились по земле, что могло повлечь за собой неминуемое крушение.

Товарищем Умновой

этот поезд был своевременно остановлен и обнаруженная неисправность в поезде устранена.

Отмечая бдительность тов. Умновой, я ходатайствую перед начальником отделения о ее награждении.

Начальник станции Сураново Розум.

Баню превратили в столярную мастерскую

На станции Антибесс баня для рабочих находится в самом запущенном состоянии. В бане грязно и холодно. Совершенно непонятно, из каких сообщений в последнее время баню превратили в столярную мастерскую.

Кран у бака с горячей водой совсем не работает. Воду приходится доставлять привязанным к ведревке ведром.

Нанеоднократные просьбы об устранении безобразий в бане дорожный мастер Белобров отвечает: „Чихать я хотел на вашу баню“.

Такое отношение к культурно-бытовым условиям жизни рабочих больше не терпимо.

Рабочий

Врид. редактора
А. КРАВЧЕНКО

За стахановский цех

В механическом цехе под'емки депо Тайга месяц тому назад были единицы стахановцев, дающих высокие показатели в работе. Первая стахановская пятидневка увеличила число стахановцев до 16 человек.

За время работы в стахановскую пятидневку рабочими цеха было выявлено и устранено ряд

производственных неполадок.

Во время проведения второй стахановской пятидневки, которая была объявлена с 15 по 20 января, число стахановцев возросло до 37 человек. Сейчас в нашем цехе имеются стахановские смены бригадира Красножнова и Житнова. Произ-

водительность труда в этих сменах выше 150 проц.

Рабочие нашего цеха ставят перед собой задачу — добиться того, чтобы весь цех стал стахановским. Руководству цеха надо еще больше уделять внимания развертыванию стахановского движения.

Григорьевич