



№ 15 (446)
ВОСКРЕСЕНЬЕ
9
февраля
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 НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

21 ЯНВАРЯ 1936 ГОДА № 9-Ц.

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 г. план погрузки каменного угля выполнен всего на 75 проц., а остатки находящегося на поверхности в отвалах невывезенного 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 назначением на восток в три раза больше нормы. Коммерческая скорость на дороге при задании 19 км в час снизилась в декабре до позорно низкого уровня—11,8 км и в первой декаде января 12,4 км—самая низкая по всей сети железных дорог. Среднесуточный пробег товарного паровоза при норме 230—163,4 км и за первую декаду января—170,4 км. Простой вагонов превышает установленные нормы на участках 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 км, 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 разывают 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) невыполнение 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 порученным им делом путем перекладывания 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 бдительность в подборе кадров; благодушное, примиренческое отношение к предельческой и антигосударственной 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 ДВК более крепкие кадры, лучшую технику, работающая при активной поддержке передовой Западно-Сибирской краевой партийной организации, должна стать ведущей, передовой среди дорог Сибири и ДВК. Считаю, что Томская дорога, значительно технически укрепленная за последнее время (строительство вторых путей, автоблокировка, новые мощные паровозы, новые хорошо оборудованные паровозные и вагонные депо, вагоно-ремонтные пункты и пр.) имеет все хозяйственно-технические возможности для того, чтобы быстро выправить положение, требую от командно-политического состава и прежде всего от начальника дороги т. 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, поддерживать лучших работников дороги, перевоспитать отстающих и освободить дорогу от негодных работников.

Исходя из всего этого, ПРИКАЗЫВАЮ:

I. 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—с разрешения лично начальника дороги.

2) Ускорить продвижение груженых поездов, увеличив коммерческую скорость до заданной нормы, т. е. 19 км в час.

В первую очередь ускорить продвижение поездов по направлениям Чулымская—Новосибирск, Новосибирск—Волотная, искоренив задержки у семафоров и светофоров.

Ежедневно отправлять и принимать от соседних дорог не менее следующего количества поездов: на Омскую—28 поездов,

на Восточно-Сибирскую—20 поездов, на Турксиб—10 поездов, принимать от соседних дорог груженые вагоны без ограничения и норм.

3) Ускорить продвижение наличного на Томской дороге порожняка для погрузки угля и в дальнейшем не допускать задержек Барнаульским и Новосибирским отделениями порожняка, идущего в Кузбасс.

Установить следующие размеры передачи порожняка на Томскую дорогу: а) через Турксиб 1000 вагонов; б) через Восточно-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 порожняков по отделениям:

НАИМЕНОВАНИЕ ОТДЕЛЕНИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ	П о г р у з к а				Выгрузка	Сдача порожняков		
	В с я	У г л я						
	В	В	А	Г	О	Н	А	Х
Новосибирское (нач. т. Гулякин)	150		0		570		1600	
Тайгинское (нач. т. Оборотов)	820		650		350		460	
Ужурское (нач. т. Клименко)	180		80		80		0	
Топкинское (нач. т. Вильдер)	660		470		350		1100	
Новокузнецкое (нач. т. Андреев)	2000		1600		1000		0	
Барнаульское (нач. т. Заварихин)	224		0		350		1000	
По дороге	4034		2800		2700		0	

(Продолжение см. на 2-ой стр.)

ОБ УЛУЧШЕНИИ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

(Продолжение приказа № 9-Ц)

Начальнику Томской жел. дороги тов. Миронову установить размеры работы крупных станций и пунктов приема и сдачи порожняка.

5) Начальнику Ново-Кузнецкого эксплуатационного отделения ликвидировать практику отправления лжемаршрутов и организовать отправление действительных маршрутных поездов, в первую очередь Магнитогорскому и другим уральским заводам, в Кемерово и Сталинский, обеспечить ежедневно отправление с отделения не менее 18 дальних 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 отделения 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 ежедневного задания отделения, даваемого станциям, не помогают станциям в составлении своего ежедневного задания. Установить порядок, при котором начальники отделений и начальники станций должны, каждый по своему кругу обязанностей, сами лично составлять ежедневное оперативное задание по приему, формированию и отправлению поездов, по погрузке и выгрузке, использованию станционных путей под определенные составы, устанавливать сроки исполнения и ответственных исполнителей. Ежедневное задание должно составляться не раньше, чем за два 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 и 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 обмана отделениями и станциями в сообщениях о составе вагонов по направлениям и времени подхода поездов.

7) Для обеспечения этого на ближайшие 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 организацию труда, смело выдвигая на более ответственную работу лучших стахановцев.

К 15 февраля начальникам отделений и участков и сортировочных станций лично представить 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 Ново-Кузнецким отделением, важнейшим эксплуатационным отделением дороги, выразившееся в срыве погрузки и маршрутизации

угля, в замедленном продвижении поездов, снять с работы начальника Ново-Кузнецкого отделения т. Карпова, как не справившегося с работой, и назначить его заместителем начальника станции Болотная.

Назначить начальником Ново-Кузнецкого

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 развернули свою работу по ускорению оборота паровозов, улучшению ремонта и обеспечению нормальной работы всех обслуживающих тяговых устройств, обязываю начальника паровозной службы дороги т. Горшнова и всех начальников отделений паровозного хозяйства немедленно провести в жизнь приказы НКПС о паровозном хозяйстве и ликвидировать ставшие в последнее время обычным явлением на Томской дороге недодачи паровозов под поезда.

10) Решающим в деле выполнения этой задачи являются: а) ускорение оборота паровозов в строгом соответствии с приказом НКПС, увеличение среднесуточного пробега паровоза; б) улучшение ремонта паровозов как качественно, так и количественно, со строгим соблюдением установленных норм простоев 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, Топки 31, Белово 65, Кузнецк 24, Барнаул 35, Бийск 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 обратным депо. Наряду с борьбой с безобразными простоями поездов и задержками паровозов на станциях, отделение паровозного хозяйства 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 на месте 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 в пути и в обратном депо, начальники депо и начальники отделений паровозного хозяйства 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 разборки на паровозе, а лишь

го отделения службы эксплуатации тов. Андреева С. А., заместителя начальника восточного отдела Центрального управления эксплуатации НКПС и его заместителем — т. Эльманина Т. И., старшего ревизора диспетчера НКПС.

небольших исправлений, должен производиться комплексными бригадами, в составе которых сохраняется 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 воздухораспределителей. 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, качества 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 поезд.

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 заявок машиниста. Приемку из ремонта от комплексных бригад также производить одним из указанных лиц. После холодной промывки и подмочного ремонта либо инженер по ремонту, либо сам начальник депо должны сопровождать 1—2 паровоза при первой его поездке для проверки качества ремонта.

16) Начальникам 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, непроверенными фитилями и буксами и часто требуют повторного межпромывочного ремонта.

(Окончание см. на 3-ей стр.)

ОБ УЛУЧШЕНИИ РАБОТЫ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

(Окончание приказа № 9-Ц)

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, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Уссурийской дорог дополнительную оплату с 1-го февраля паровозным бригадам за участие в промывочном ремонте в следующем размере: машинисту—20 рублей за промывку, пом. машиниста—12 рублей, кочегару—8 рублей.

18) В качестве важнейшей ближайшей задачи—поставить укрепление трудовой дисциплины и обеспечение 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 попадают в воду и портят инжектора. Часто машинисты вместо заботы об исправлении сеток 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 отделений паровозного хозяйства и депо научить паровозных машинистов смазывать паровозы как следует, не допускать загрязнения пресс-масленок, очистив их от грязи и песка, очистить все тендерные баки от мусора, следить за закрытием люков, тендеров, контролируя систематически и летучими проверками состояние паровозов, содержание их в чистоте и качестве ухода за паровозом со стороны паровозных бригад во время эксплуатации. Содержание паровоза 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 вагоно-ремонтные 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 вагоно-ремонтных пунктов и депо:

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

б) безотцепочный ремонт сделать частью общего ремонта, прикрепив бригады безотцепочного ремонта к вагоно-ремонтным 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 риборы, буфера, стяжки, крюки, автотороза и пролетные трубки, рамы, рельсы;

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 обточки галтелей. Для этого обязать начальников вагоно-ремонтных пунктов 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.

21) Начальнику дороги, начальникам 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 станции, маневровых диспетчеров, дежурных по путям и паркам, маневровых машинистов, сцепщиков, составителей, стрелочников, осматривщиков 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. С этими лицами объективно снимаются оппортунистические элементы, пытающиеся найти оправдание своей плохой работы ссылками на то, что Томская доро-

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

III.

га 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.

За подрывную саботажническую деятельность приказываю: немедленно отстранить от работы и передать дело следственным органам Мариенгофа—заместителя начальника службы пути. Илючкова—заместителя начальника службы пути Медзиковского—начальника производственного отдела службы пути, Бойченко—начальника грузового отдела службы эксплуатации, Лубчанского—начальника учетно-аналитической части службы эксплуатации, Морщихина—инженера станции Топки, Дмитриева—старшего инспектора планового отдела, Рулло—начальника группы товарных вагонов вагонной службы. Также снять с работы и передать дело следственным органам зам. начальника службы эксплуатации Омской жел. дороги Абуашвили, работавшего начальником службы эксплуатации Томской ж. д.

* * *

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 работе, эти кадры молодежи, до конца преданные советской власти и политике партии, горящие энтузиазмом стахановского движения, могут совершать чудеса и под умелым большевистским ру-

ководством 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, выкорчевать с корнем все враждебные контрреволюционные элементы, мешающие росту дороги, ликвидировать гнилые, «предельно-чуждые» 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. Каганович.

В Тайге создание единых смен саботируют

На Тайгинском узле до сих пор работа единых смен не организована. Маневровый диспетчер Василий не знает кто из линейных диспетчеров и дежурных по отделению должен работать с ним. Не знал и кого вызвали на дежурство 8 февраля, вместо неявившихся стрелочников Харченко, Говейко и сцепщина Маргунова.

По инициативе диспетчера Беликова 8 февраля намечалось совещание командиров станции, вагонного участка и паровозного депо, чтобы укомплектовать состав смен. На это совещание не явились мастер вагонного участка Рудновский, машинист наставник маневровых паровозов Кудряшов.

Начальник паровозного депо Пресняков по прежнему саботирует создание единых смен. Машинисты маневровых паровозов все еще не закреплены за составительскими бригадами. Машиниста-наставника нет,

а прикрепленный по совместительству Кудряшов работу машинистов не контролирует и не следит за состоянием паровозов. 5 февраля в смене диспетчера Беликова пар. № 1161 про работал только один час и выбыл со станции по неисправности. Паровоз № 4575 работал три часа и по неисправности так же выбыл. В результате этого составительские бригады Воротинова и Ухорского просто яли непроизводительно.

На ст. Тайга письмо железнодорожников ст. Усаты проработано только в смене маневрового диспетчера Тютюнникова. В остальных сменах о письме до сих пор не знают. Парторг Куштейко заявляет, что проработкой этого письма должна заниматься профорганизация. А председатель М.К. Милевский, видимо, считает что прорабатывать письмо дело парт-организации.

БОГДАНОВ.

ТАЙГА-НОВОСИБИРСК

12 февраля будет дан старт участникам лыжного перехода Тайга-Новосибирск. Участники пробега пилоты Тайгинского аэроклуба, члены спортивного общества «ЛОКОМОТИВ». Пробег проводится в ознаменование краевой конференции ВЛКСМ.

На своем пути лыжники посетят путевые будки, блок-посты, проведут с железнодорожниками беседы о подготовке к 18 годовщине Красной армии.

В день празднования 5 годовщины шестства комсомола над воздушным флотом выпускники пилоты Майоров, Богданов,

Гатевич, Лысов, Муран, Соколов, Пантелеев будут рапортовать краевой конференции о работе Тайгинского аэроклуба.

540 процентов

В январе месяце медник депо Волотная Леонов вырабатывал до 400 проц., а в отдельные дни, как например 31 января, доводил выработку до 540 проц.

Медник Леонов хорошо усвоил стахановский метод. В свободное время он читает техническую литературу, беседует со своими спарщиками. Свой опыт он передает отстающим.

Шонуров.

Вредители и бракоделы перед пролетарским судом

4-5-6 февраля суд заслушал ряд свидетельских показаний по делу обвиняемых. В числе свидетелей были парторг пункта осмотра Ильиных, председатель месткома Гуляев и бывший начальник вагонного участка Степанов.

Из свидетельских показаний вырисовывается картина чрезвычайно слабого развертывания партийно-массовой работы среди вагонников.

Свидетели один за другим подтверждают факты преступного отношения подсудимых к осмотру колесных пар и вообще к ремонту вагонов.

Мастер Занаржевский пытался браковать колесные пары с трещинами, делая на них зубилом кресты, но мастер механического цеха Сульдженно запретил ему это делать, руководствуясь указаниям б/заместителя начальника вагонного участка Логинова. Оси с трещинами подавались и шли в обточку под видом использования этих колесных пар к вагонам местного сообщения.

Свидетель токарь Кустов показывает, что он однажды за явил о трещине на оси колесной пары мастеру Сульдженно на что последний заявил: «мы дорожим скатами, а вы тут трещины выявляете». И приказал Кустову точить шейку оси до 80 мм.

Свидетель Иванов, бригадир текущего ремонта, уличает б/мастера текущего ремонта Новинова в том, что по его приказанию в июне месяце 1935 года он подкатывал на станок для обточки 5 колесных пар с трещинами.

Свидетель Рудновский

мастер текущего ремонта показал суду, что Сульдженно доверял пользование прибором «Матвеева» осикаторам, тогда как по инструкции освидетельствование колесных пар разрешается делать только мастеру.

Свидетель Силицкий подтверждает, что крушение на 172 километре произошло по причине излома оси, которая была подана под вагон бригадиром Сычаевым.

Партийно-массовая работа в будке осмотра ст. Тайга совершенно отсутствовала. Суд выясняет, что свидетели токаря Кустов и Окулов не только не читают газет, но даже не знают кто такой Стаханов и Кривonos. Перед судом прошли и такие свидетели, которые не знают чьим органом является дорожная газета, не знают кто является начальником Томской дороги. Свидетель Окулов не знает по фамилии парторга вагонного участка.

Суду с полной ясностью удалось установить, что вопросами изучения технического минимума руководство вагонного депо серьезно не занималось.

Свидетель, вагонный диспетчер Саладин подтвердил факт о том, что старший осмотрщик вагонов Ганжа помощи своим подчиненным не оказывал. Свидетель т. Айнин сообщил суду, что однажды осмотрщик вагонов Ганжа послал на 24 путь снять его со здорового вагона фаркопф. Был случай когда он ему предложили отправить вагон с лопнувшей рессорой.

* * *

8 февраля в 16 часов был оглашен приговор. За саботажническое руководство и сопротивление мероприятиям рабочих, направленным на улучшение работы вагонного участка, а также за игнорирование приказов Наркома и начальника дороги, бывший заместитель начальника вагонного участка Логинов приговорен к 8 годам тюрьмы.

Бывший мастер Сульдженно к 6 годам тюрьмы, Вахрушев к 5 годам, осмотрщик вагонов Грачев и Федоров к 3 годам тюрьмы каждый.

Остальные обвиняемые приговорены к разным срокам лишения свободы. Каплуновский и Жаринов по суду оправданы.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО.



Студенты Тайгинского рабфака на лыжах.