

Пленум Центрального Комитета ВКП(б) ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

1—4 июня 1936 года состоялся пленум ЦК ВКП(б).

Пленум рассмотрел следующие вопросы:

1) Проект конституции СССР (докладчик товарищ И. СТАЛИН).

2) Об уборке урожая и сельскохозяйственных заготовках (докладчики гг. Чернов, Налманович, Микоян, Клейнер).

Кроме того, пленум рассмотрел в текущих делах вопрос об обмене партийных документов и поручил оргбюро ЦК выработать на основе сообщения т. Ежова и предложений товарища Сталина постановление по вопросу о порядке приема в члены партии и разбора апелляций исключенных из партии при проверке документов.

Проект Конституции СССР

Резолюция пленума ЦК ВКП(б) по докладу товарища СТАЛИНА, принятая 1 июня 1936 года

А) Одобрить в основном проект конституции СССР, представленный конституционной комиссией ЦИК Союза ССР.

Б) Ввиду особой важности вопроса считать целесообразным созыв Всесоюзного съезда Советов для рассмотрения проекта конституции СССР.

ОБ УЛУЧШЕНИИ ТЕКУЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ И УСТАНОВЛЕНИИ КЛАССИФИКАЦИИ ПУТЕЙСКИХ РАБОТ

(ПО РЕКОНСТРУКЦИИ, КАПИТАЛЬНОМУ И СРЕДНЕМУ РЕМОНТУ)

Приказ народного комиссара путей сообщения

№ 792/28 мая 1936 г.

Устанавливая, что в течение ряда лет среди путейцев получил широкое распространение неправильный подход к текущему содержанию пути. Несмотря на наличие большого количества работников по текущему содержанию пути (путевые обходчики, путевые бригады, дорожные мастера) и ежегодное израсходование на это дело около 700 миллионов рублей, текущее содержание пути поставлено крайне неудовлетворительно. Вместо добросовестного текущего ремонта и ухода за путем работы производятся кое-как, все надежды по улучшению состояния пути возлагаются на грядущий средний и капитальный ремонт. В особенности это относится к содержанию балластного слоя, земляного полотна в целом и к подбивке шпала.

Самы путевцы на своем всесоюзном отраслевом совещании самокритически вскрыли, что работы по текущему уходу за путем поставлены самоотечку настолько, что у путевцев не существовало никаких данных для определения хотя бы грубо технических норм расхода рабочей силы, и они ведутся по средним, никем не проверенным измерениям, без учета конструкции пути, его действительного состояния и грузонапряженности, в результате чего на одних километрах получается излишек рабочей силы против потребности, в то время как на других километрах ее недостает. На ряде дорог самовольно тратят на посторонние работы деньги, отпущенные на текущее содержание пути, сокращают пути обходчиков, а на не-

которых участках доходят до такого безобразия, что совершенно не производят обхода пути или производят значительно реже, чем это установлено. На ряду с работающими по-стахановски путевыми обходчиками до сих пор многие путевые обходчики не относились честно к своему труду, не проводят регулярных тщательных обходов пути, прикрывают плохую работу путевых бригад, вместо предупреждения изломов рельсов порой ограничиваются обнаружением уже лопнувших рельсов, не борются с вылесками, загрязненностью и выветриванием балласта, не следят за тем, чтобы все болты были завинчены, рельсовый скрепления были в порядке, шпалы хорошо подбиты, чтобы не было слепых зазоров и т. п.

Начальники дистанций пути, старшие дорожные мастера и даже дорожные мастера лично не занимаются организацией текущего содержания пути, не изучают на месте всех сложных и характерных особенностей конкретных километров и участков пути, переложив это важнейшее дело исключительно на бригадиров пути, путевых рабочих и путевых обходчиков.

Бригадиры пути—эта главная сила текущего содержания

пути—еще плохо разбираются в истинных причинах расстройств, повторяющихся в одних и тех же местах пути, недостаточно квалифицированно исправляют образовавшиеся толчки и расстройств, ограничиваются поверхностным частым кочиранием, присыпкой балласта вместо серьезного ремонта и предупреждения расстройств пути.

Существующая фиктивная сделщина на неподдающихся точному учету работах по текущему содержанию пути ведет зачастую к очковтирательству и разлагает работников, занятых на текущем содержании пути. Такая система оплаты толкает их не к предупреждению расстройств пути, а к получению большего количества нарядов на сдельные работы, т. е. по существу к большему количеству порч и расстройств пути.

Считая, что безопасность движения и спокойный ход поезда, удлинение срока службы паровозов, вагонов, рельсов, рельсовых скреплений и шпал зависит в значительной степени от текущего содержания пути и исправности и от своевременного предупреждения всех возникающих в нем расстройств,—приказываю:

1. По организации текущего содержания пути

1. Начальникам служб и дистанций пути, дорожным мастерам в двухнедельный срок, путем личного обхода и детального ознакомления с составленными путевыми паспортами, установить наиболее расшатанные места по текущему содержанию

пути с тем, чтобы в течение трех месяцев—июня—августа—были обязательно устранены следующие расстройств и неисправности пути:

а) гнилые и сломанные шпалы,
б) неисправная рихтовка,

т. е. извилины в прямых, углы в кривых частях пути,

в) просевшие и, особенно отрясанные шпалы и переводные брусья, которые не только ослабляют путь, но и вызывают выплески, разрушающие путь,

г) переуклонка и разуклонка рельсов сверх установленных допусков.

д) слабые болты, ослабленные зажимы и перекошенные подкладки,

е) перекосс шпал более 5 сантиметров, сдвиг шпал и переводных брусьев более 10 проц. нормального расстояния между ними,

ж) угон пути, выражающийся в вывантованных шпалах, в нажиме фартуков на кладок на шпалы или щипцов накладок на костыли, также в растянутых или слитых зазорах,

з) незащищенные заусенцы на шпалах, переводных и мостовых брусьях,

и) короткие упорные болты и отход перьев при запертом замке сверх установленных допусков,

к) неправильная установка переводного механизма (когда баланс задевает за переводную тягу),

л) сорванная резьба на стопорных болтах,

м) слабые лапчатые болты на мостовых брусьях, н) неприбитые доски мостового настила,

о) ржавчина на элементах металлических ферм, грязь и мусор на подферменных площадках, опорах и мостовых брусьях,

п) грязь, песок, мусор на шпалах, скреплениях и особенно на рельсах,

р) трава на пути, загрязняющая балластный слой,

с) перекошенные с неисправными таблицами кило-

метровые, уклонные, пикетные и другие знаки,

т) неисправность настила и надобно на переездах,

у) повреждения мостовой на конусах и руслах,

ф) впадины и неровности на поверхности балластного слоя, задерживающие воду,

х) засорение кюветов, нагорных канав, лотков, дренажей, смотровых колодезцев, впадины на откосах на сыпей и выемок, задерживающие воду.

К 1 сентября начальникам служб пути произвести сплошную проверку выполнения этих работ по каждой дистанции пути.

Впредь исправное текущее содержание пути должно означать содержание все время пути в полном порядке, недопущение вышеперечисленных расстройств и неисправностей пути, а также таких неисправностей, как:

а) дефектных рельсов, угрожаящих безопасности движения,

б) лопнувших накладок, негодных болтов и костылей,

в) уширения и сужения колеи по ширине и перекосы по уровню сверх установленных допусков,

г) понижения пера против рамного рельса от начала остружки,

д) неплотного прилегания перьев к рамным рельсам и угона перьев,

е) изношенных сверх допусков и лопнувших частей стрелочных переводов (рамных рельсов, перьев, башмаков, крестовин, муфт, вкладышей).

2. Установить с 1 июля 1936 года следующий порядок работ по текущему содержанию пути:

(Продолжение см. на 2-ой стр.)

ОБ УЛУЧШЕНИИ ТЕКУЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ И УСТАНОВЛЕНИИ КЛАССИФИКАЦИИ ПУТЕИСКИХ РАБОТ

(ПО РЕКОНСТРУКЦИИ, КАПИТАЛЬНОМУ И СРЕДНЕМУ РЕМОНТУ)

Приказ народного комиссара путей сообщения

№ 79/2 28 мая 1936 г.

ПРОДОЛЖЕНИЕ. НАЧАЛО СМ. НА 1-ой СТР.

а) Дорожный мастер вместе с бригадиром пути не реже раза в декаду должен производить сплошную проверку пути личным осмотром всего рабочего отделения, отмечая неисправности, одновременно выявляя причины их образования и составляя по данным проверки график работ, подлежащих выполнению путевой бригадой за декаду.

б) Путевая бригада немедленно в первые 1—2 дня после проверки производит работы по устранению неисправностей, не терпящих отлагательства, как то: исправление резких толчков и перекосов, замена дефектных рельсов, угрожающих безопасности движения, исправление отбоев кривых, смена сломанных шпал, устранение начинающихся вывесков и т. п.

в) В следующие дни декады путевая бригада работает по составленному на основе осмотра графику, выполняя работы по предупреждению расстройств пути.

3. Начальникам служб и дистанций пути и дорожным мастерам обеспечить

Установить следующие права и обязанности дорожных мастеров, бригадиров пути, путевых рабочих и путеобходчиков

а) Дорожный мастер, отвечая за исправное содержание пути, земляного полотна, искусственных сооружений и всех находящихся в пределах околотка постоянных устройств, обязан знать детально путь и все указанные сооружения, изучать причины появляющихся в них расстройств, не только своевременно устранять неисправности, но и предупреждать возникающие расстройства, лично подробно проверять состояние пути и сооружений на околотке, на основе осмотра планировать и руководить работой бригадиров пути и путевых обходчиков, обеспечивая качество выполняемых работ, непрерывность и безопасность движения поездов.

б) Бригадир пути, отвечая за исправное состояние пути и сооружений в пределах своего рабочего отделения, обязан: лично и через путевых обходчиков непрерывно следить за исправностью пути, немедленно устранять все расстройства, угрожающие безопасности и непрерывности движения поездов, и в плановом порядке проводить работы по предупреждению всех возникающих в пути и сооружениях расстройств, обеспечивая безопасность и непрерывность движения поездов при производстве работ им лично или подчиненными ему лицами.

в) Путевой рабочий обязан производить все экстренные и плановые работы по содержанию пути и со-

широкое ознакомление путевых работников, инструктаж их и точное осуществление утвержденных моим заместителем т. Лившицем и начальником Центрального управления пути т. Карпенко „Технических условий и норм содержания пути“ и „Наставления по текущему содержанию пути и безусловному выполнению правил технической эксплуатации в части производства путевых работ и ограждения их сигналами“ 4. Существующую систему низовых производственных путевых единиц (обход, рабочие отделения и околотки) сохранить.

На реконструированных участках, обесчещенных хошой линейной связью, ввести с разрешения начальника Центрального управления пути, по представлениям начальников дорог, передвижные бригады при дорожных мастерах с обслуживанием одной бригадой всего околотка. Рабочие отделения на таких околотках упразднить, сохранив усиленные на 2 человека (для устранения мелких неисправностей) путевые обходы.

ружений по установленным нормам и приемам производства работ и следить за безопасностью движения поездов. В случае экстренных работ обязан являться по требованию бригадира в любое время.

г) Путевой обходчик, регулярно осматривая путь по графику обхода, разработанному начальником дистанции пути и утвержденному начальником дороги, обязан обнаруживать все расстройства пути, немедленно устранять те расстройства, которые не требуют согласно правилам производства работ участия более одного человека, и об остальных расстройствах сообщает бригадиру пути и дорожному мастеру.

В случае непринятия мер бригадиром пути или низкого качества работы путевой бригады путевой обходчик обязан сообщать об этом немедленно дорожному мастеру.

При обнаружении неисправностей или загромождении пути и сооружений, угрожающих безопасности и непрерывности движения поездов, путевой обходчик обязан немедленно ограждать опасное место сигналами остановки, согласно правилам технической эксплуатации, и принять меры к извещению об обнаруженных неисправностях бригадира пути и дорожного мастера. Путевой обходчик также обязан на приписанных ему километрах закреплять и смазывать болты, добывать костыли, подкреплять пре-

тивоугоны, очищать и обтирать рельсы и скрепления от грязи и мусора, содержать в чистоте и опрятности поверхность балластного слоя, обочины и кюветы земляного полотна.

Начальникам дорог организовать летучий контроль за точным выполнением путеобходчиками графика обхода пути.

д) Для усиления руководства и надзора по текущему содержанию пути с 1 июня 1936 года установить должность заместителя начальника дистанции пути, упразднив одновременно должность инженера дистанции.

5. Ввести технические нормы объема работ и потребности в рабочей силе по текущему содержанию пути в зависимости от конструкции пути, грузонапряженности и состояния важдого отдельного километра, исходя из следующих определений:

ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОБЪЕМА РАБОТ ПО ТЕКУЩЕМУ СОДЕРЖАНИЮ ПУТИ РАЗБИТЬ ПУТЬ НА 4 КАТЕГОРИИ И ВРЕМЕННО НА 1936 Г. ВВЕСТИ ОДНУ ПОВЫШЕННУЮ КАТЕГОРИЮ ПО БАЛАСТУ И ГРУЗОНАПРЯЖЕННОСТИ.

А. В первую категорию включить участки пути на песчаном балласте с интенсивностью движения в 25 и более миллионов тонно-километров брутто на километр в год.

Б. Во вторую категорию включить: а) участки пути на щебеночном, а также на гравийном и ракушечном балласте с интенсивностью движения в 25 миллионов тонно-километров брутто на километр и более в год,

б) тоже на песчаном балласте с интенсивностью движения от 14 до 25 миллионов тонно-километров брутто на километр в год.

В. В третью категорию включить:

а) участки пути на щебеночном, а также гравийном и ракушечном балласте с интенсивностью движения от 14 до 25 миллионов тонно-километров брутто на километр в год,

б) тоже участки пути на песчаном балласте с интенсивностью движения от 6 до 14 миллионов тонно-километров брутто на километр в год.

Г. В четвертую категорию включить:

а) участки пути на щебеночном, а также гравийно-ракушечном балласте с интенсивностью движения менее 14 миллионов тонно-километров брутто на километр в год,

б) тоже участки на песчаном балласте с интенсивностью движения менее 6 миллионов тонно-километров на километр в год.

6. Для каждого километра

в соответствии с его категорией и фактическим его состоянием установить объем работ и потребность рабочей силы, а для каждого рабочего отделения установить количество рабочих, снижение которого может быть допущено только с разрешения начальника службы пути (см. приложение).

Определение категории каждого километра производится по техническим паспортам дистанций пути и по плану грузооборота и пассажирского движения дороги на 1936 год с учетом его фактического выполнения.

Предоставить начальникам сл. пути дорог право в пределах разрешенных ассигнований в зависимости от действительного состояния пути переводить путь из одной категории в другую и соответственно изменять стоимость километра.

7. Начальникам служб пути по представлению начальников дистанций пути в 20 июня произвести классификацию километров пути своей дороги по категориям в пределах устанавливаемой по эксплуатационной смете контингентов рабочей силы по текущему содержанию пути и не позднее 1 июля определить контингенты рабочих по дистанциям, околоткам и рабочим отделениям в соответствии с этой классификацией.

Предоставить не позднее 15 июля Центральному управлению пути сводные ведомости произведенной классификации километров пути и контингентов рабочей силы по каждой дистанции в отдельности.

8. Зам. наркома т. Лившиц и начальнику Центрального управления путей тов. Карпенко в декадный срок разработать и преподать дорогам распределение пути по категориям и стоимости содержания километра по каждой дороге.

Начальнику Центрального управления пути т. Карпенко к 10 июня 1936 года установить на рабочих отделениях, околотках, дистанциях и в службах пути дог порядок учета действительно выполненных на рабочем отделении работ, затраченной на это рабочей силы и стоимости этих работ.

9. ВВЕСТИ НА ТЕКУЩЕМ СОДЕРЖАНИИ ПУТИ С 1 ИЮЛЯ 1936 Г. АККОРДНУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ТРУДА НА СЛЕДУЮЩИХ ОСНОВАНИЯХ:

а) Каждой путевой бригаде отводится определенное количество километров пути для ухода за ним.

б) За работу по уходу за путем и его ремонту бригада получает всю сумму, предусмотренную плановой стоимостью содержа-

ния каждого километра по соответствующей категории. Эта сумма выплачивается независимо от количества рабочих (но не ниже установленного минимума), произведенных работ, т. е. если полагающаяся работа как по количеству, так и по качеству сделала меньшее количество рабочих, вся полагающаяся сумма оплаты поступает в распоряжение бригады.

Заработок каждого рабочего путевой бригады в отдельности определяется в зависимости от его разряда (квалификации) и фактически проработанного времени.

в) Бригада обязана производить все работы, необходимые для поддержания нормального состояния пути.

Для установления возможности проверки произведенных работ дорожный мастер выдает наряд-задание.

г) Выплата стоимости текущего содержания того или иного километра (рабочего отделения) пути производится ежемесячно после натурной проверки пути лично дорожным мастером на основе составленного им акта приемки, включаемого в паспорт этого километра, и утверждения акта приемки начальником дистанции пути.

д) В случае невыполнения путевой бригадой установленного объема работ или брака по вине бригады начальник дистанции пути имеет право задержать до одной трети причитающейся путевой бригаде суммы впреде до выполнения установленного объема работ соответствующего качества. При невыполнении путевой бригадой в срок своих обязательств начальник дистанции пути имеет право добавить необходимое количество рабочих с оплатой их за счет сумм путевой бригады.

е) Бригадир пути не освобождается от непосредственного участия в работе бригады, а за руководство бригадой и ответственное наблюдение за содержанием в исправности рабочего отделения получают надбавку в размере 25—30 проц. оклада в зависимости от разряда рабочего отделения. Надбавка выплачивается, сверх суммы, получаемой путевой бригадой.

10. Сохранить существующую систему оплаты труда путевых обходчиков не включая их в состав путевых бригад на аккордную оплату.

Категорически запретить сокращение количества обходчиков без разрешения Центрального управления путей.

При условии высококачественного выполнения

(Означание см. на 3-ей стр.)

ОБ УЛУЧШЕНИИ ТЕКУЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ И УСТАНОВЛЕНИИ КЛАССИФИКАЦИИ ПУТЕЙСКИХ РАБОТ (ПО РЕКОНСТРУКЦИИ, КАПИТАЛЬНОМУ И СРЕДНЕМУ РЕМОНТУ)

Приказ народного комиссара путей сообщения

№ 7924 28 мая 1936 г.

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО СМ. НА 1 и 2 СТР.

обходчиками - стахановцами своих обязанностей допустить с разрешения Центрального управления пути обслуживание одним обходчиком большего количества километров пути, установив таким обходчи-

кам доплату в размере 50 проц. от зарплаты заменяемого им обходчика (т. е. если один обходчик обслуживает два обхода, то он получает полуторную заработную плату).

II. По обеспечению материалами и инструментами работ по текущему содержанию пути

11. Начальникам дорог полностью обеспечить снабжение дистанций пути материалами верхнего строения пути (шпалами, рельсами, скреплениями, стрелочными переводами и переводными брусками) в соответствии с отсутствующими по эксплуатационной смете кредитами.

Учитывая, что основой здорового пути является хороший балласт, имеющийся в карьерах почти каждой дистанции, обеспечить в 1936 г. снабжение балластом текущее содержание пути в количестве по 50 куб. метров на каждый километр развернутой длины главных путей, за исключением тех километров пути, на которых предусмотрено производство работ по реконструкции, капитальному или среднему ремонту.

Выделенный по норме балласт начальникам дистанций распределять между околотками, учитывая индивидуальные нужды каждого околотка в работах по выправке ложи и мелких просадок пути, по вырезке и замене балласта в стыках при образовании выщелков и пополнения балластной призмы.

Запасы балласта, выгруженные у места работ, должны храниться в призмах с правильно отделанными откосами.

12. Начальникам дорог и служб пути не позже 1 ноября 1936 года образовать на рабочих отделениях неукрепленный прокилометровый запас в размере: рельсов 2 шт. на 1 км главного пути и 1 шт. на 1 км станционного пути.

Накладок	8 шт.
Подкладок	2 "
Болтов	8 "
Костылей	50 "
Шайб	8 "
Противоугонов	2 "

на 1 км главного пути и 3 км станционного пути.

Стрелочных переводов на 100 стрелок 1.

Крестовин 1 на 100 стрелок.

Переводных брусков 1 комплект на 300 стрелок.

Шпал 5 шт. на 1 км главного пути и 1 шт. на 1 км станционного пути.

13. Начальникам служб и дистанций пути организовать производство в 1936 году в путевых кузницах дистанционных мастерских 6 миллионов штук противоугонов, используя

старые материалы (негодные накладки и рельсы). Для этого во всех дистанционных мастерских установить для изготовления станок кузнеца тов. Конашенко по разосланному Центральным управлением пути чертежам.

Противоугоны, заказанные промышленности, направлять в первую очередь для вновь строящихся линий и вторых путей.

В тех же кузницах дистанционных мастерских обеспечить производство в 1936 году простейшего путевого инструмента в количестве, обеспечивающем потребность в нем дистанций (ланчатых и остроконечных ломов, деселей, маховых и торцовых подбоев, гаечных и торцовых ключей, костыльных молотков, клещей для носки рельсов вытаскивания шпал, зубил, кирок, подштопов и пр.). Чтобы не было разноречия в типах инструмента, начальнику Центрального управления пути т. Карпенко к 15 июня издать и разослать на места альбом чертежей типовых инструментов.

Организовать к 1 августа в дистанционных кузницах восстановление и ремонт изношенных скреплений, накладок, болтов, костылей, шурупов, используя для производства шурупов приспособление кузнеца тов. Харченко. Центральному управлению пути к 15 июня разослать чертежи приспособления т. Харченко.

14. Для усиления ремонта металлических частей верхнего строения пути наплавкой и сваркой и обеспечения текущего содержания пути приборами мелкой механизации работ начальнику Центрального управления пути тов. Карпенко в течение 1936—37 гг. обеспечить каждую дистанцию пути:

газо-термитно-сварочными агрегатами 2 шт. электросварочными агрегатами 1 " бензоредами 1 " шлифовально-рельсововерильными станками 1 " рельсорезными моторными станками 2 " домкратами винтовыми д/подъемки пути 30 " винтовыми приборами д/разгонки зазоров 10 " одноосными вагонетками 30 " велосипедами 15 "

Начальнику Центрально-

го управления тов. Карпенко, начальнику Центрального отдела снабжения тов. Яковлеву и начальнику

№№	Наименование оборудования и механизмов	Всего	В том числе в 1936 г.			в 1937 г.
			до I/VII кварт.	III кварт.	IV кварт.	
1.	Газотермитно-сварочные агрегаты (в комплекте: генераторы, баллоны, шланги, редукторы, резаки и пр.)	1200	—	100	100	1000
2.	Электросварочные агрегаты передвижные типа СМГ-2	500	—	25	25	450
3.	Бензореады	600	—	50	50	500
4.	Шлифовально-рельсововерильные станки	600	200	50	50	300
5.	Рельсорезные станки моторные	600	200	50	50	300
6.	Домкраты винтовые для подъемки пути	20000	2000	3000	3500	11500
7.	Винтовые приборы для разгонки зазоров	5000	500	500	1000	3000
8.	Одноосные вагонетки	20000	1000	1000	1000	17000
9.	Велосапеды	9000	500	500	500	7500

15. Для обеспечения качества выполняемых работ и точности контроля за содержанием пути начальнику Центрального управления пути тов. Карпенко

№№	Наименование приборов	Всего в 1936 г.	В том числе	
			III кв.	IV кв.
1.	Шаблон Шульженко т. I	600	200	400
2.	" Шульженко т. II	6000	2000	4000
3.	" контрольный	600	200	400
4.	Путевые уровни	20000	5000	15000
5.	Путеизмерит. тележки	800	200	600
6.	Ленты измерит. стальн.	600	200	400
7.	Рулетки стальные 20 м.	6000	1000	5000
8.	" тесьмянные 20 м.	8000	1000	7000
9.	Метры складные	30000	5000	25000
10.	Шаблоны для проверки износа крестовин, желобов, контроллеров и крестовин	8000	2000	6000

III. По классификации путевых работ

16. Введенная в январе 1936 года временная инструкция о классификации путевых работ, отменившая всю старую практику бессистемности путевых работ, проводившихся без всякого определения сущности капитального, среднего ремонта и реконструкции пути, себя целиком оправдала.

На основании обмена мнений на всесоюзном отраслевом совещании путейцев, представленных материалов дорог и разработанных предложений Центрального управления пути, ввести в действие с 1 июля 1936 года постоянную классификацию путевых работ.

Постоянная классификация путевых работ должна иметь своей целью не только упорядочение путевых работ и установление четкой системы их, но и ликви-

дацию всяких возможностей жульничества и обмана, ликвидацию недопустимой практики, когда перерасход по стоимости работ из-за негодной организации работ, покрывался за счет нетерпимого хищнического уменьшения балластного слоя, ухудшения его качества и оставления в неисправном состоянии земляного полотна, в особенности в части внутренних, трудно видимых его болезней.

Все работы по реконструкции и ремонту пути разделить на следующие три вида:

а) Реконструкцию пути, включающую в себя замену на более сильный тип главнейших элементов пути, со сплошной сменой рельсов на тип не ниже II-а, сплошной заменой балласта на щебень, с укладкой новых пропитанных

шпал в количестве 1840 шт. на километр, с заменой стрелочных переводов новыми и с полным оздоровлением земляного полотна.

б) Капитальный ремонт пути, включающий в себя обновление всех элементов пути, со сплошной сменой рельсов, с заменой негодного балласта до 950 куб. м. на км, с очисткой и доведением щебня, со сменой шпал в количестве 450 шт. и с доведением таковых до 1840 шт. на км. или со сменой 540 шт. на км при наличии в пути 1840 шт.

в) Средний ремонт пути, включающий в себя ремонт всех элементов пути с частичной сменой рельсов, ремонтом старых рельсов, сменой шпал с учетом выхода двух лет и заменой негодного балласта в количестве от 300 до 750 куб. метров на километр, в зависимости от толщины и загрязненности балластного слоя.

17. Моему заместителю тов. Лившицу и начальнику Центрального управления пути тов. Карпенко не позже 1 июня 1936 года на основе материалов отраслевого совещания путейцев уточнить характеристику и объем работ по каждому виду путевых работ и разработать технические условия на приемку реконструированного и отремонтированного пути.

18. Начальникам дорог и политотделам дорог улучшить культурное обслуживание путейцев, организовав на околотках специальные передвижные библиотеки, регулярное снабжение газетами, журналами, в т. ч. выходящей политической, технической и художественной литературой, радиофицировав путевые дома и обшестия, организовывать выезд кинопередвижек по дистанциям пути.

19. Центральному управлению пути совместно с Центральным отделом подготовки кадров в месячный срок разработать мероприятия по охвату технической учебой и повышению квалификации без отрыва от производства основных кадров путевых работников.

20. В целях закрепления на работе основных кадров путевых работников установить, что путевые рабочие и путевые обходчики утверждаются лично начальником дистанции пути, бригадиры пути—начальником службы пути, дорожные и старшие дорожные мастера—начальником дороги и начальником Центрального управления пути, начальники дистанций пути—наркомом или его заместителем.

Народный комиссар путей сообщения Л. М. Каганович.
Начальник Центрального управления пути П. Карпенко.

Проверяем выполнение соцдоговора

В первом пункте договора на соревнование между Тайгинским и Новосибирским отделениями говорится, — добиться к 1 июня текущего года ревкого сокращения аврий и крушений, ставя задачей полную ликвидацию этого позорного явления по отделениям в течение 1936 года.

Прошел месяц с момента заключения этого договора. Мы, бригада Новосибирского отделения, приехав на Тайгинское проверили ход соревнования. Вот что нам удалось выявить:

Много стрелок на станции Тайга находятся в грязном состоянии, есть стрелки угрожающие движению поездов. Стрелка № 135 имеет ушпирение у острия на 8 мм, крестовина и перевод требуют немедленной замены. У стрелки № 133 тяга указателя раз'единена от стрелочной тяги — указатель показывает неверно. Стрелка № 94 имеет ослабшие упорные болты в стыках и крестовине, станок, перья и крестовина в грязном состоянии и т. д.

Как сообщил нам зам. начальника станции Колчев и парторг Куштейно, станция Тайга с момента соревнования имела 5 аварий, по учету же в отделении нами обнаружено их 10. Кроме того 30 мая был случай съезда с рельс одним скатом

тендера маневрового паровоза № 4253. В этот же день старший стрелочник Колесов и составитель Ульякин оставили вагоны № 460677 и 545339 в сцепленном состоянии на стрелке за проходом 7 и 9 путей, а сами с паровозом уехали работать в другой район станции, чего делать ни в коем случае нельзя.

О том, как плохо дело обстоит с техучебой, говорят такие факты. Стрелочник 6 поста Зайцев не знает назначения и форм переносных дисков. Большинство стрелочников нетард с собой не носят, а держат их под замком. Посещаемость техучебы равна 45 проц.

Плохое освещение стрелок Колчев и Куштейно нам объяснили отсутствием лампового стекла. На самом деле стекла в Сибторге были. Договоров на соревнования многие работники станции не имеют, а те кто имеет выполнение их не проверяют.

Дело с сигналами поставлено скверно, и не только на станции Тайга, но и в кондукторском резерве, на станциях Судженка и Анжерская.

Следуя с поездом, старший кондуктор Мухачев не имел рожка, старший кондуктор Качун не имеет нетард и рожка. Главный кон-

дуктор Чернов вместо флажков имеет грязные тряпки Сцепщики Терещенко (Анжерская) и Атабаев (Судженка) сигналы подают рукавицами, а маневровые машинисты эти „сигналы“ выполняют.

Стрелки на станции Анжерская и Судженка нами обнаружены в несколько лучшем состоянии чем на станции Тайга, но и на этих станциях есть ряд стрелок и путей по своему состоянию угрожающих движению поездов.

В настоящее время на станции Судженка закрыто 6 станционных и 1 парковый путь, по 7 пассажирскому пути, где вурьерские поезда должны ходить без остановки, установлена 10 километровая скорость. Имеются закрытые пути в Тайге и Анжерской. Объем их ремонта велик, но темпы работы у путейцев чрезвычайно медленные. Дорожный мастер Собалевский и начальник Анжерской дистанции пути Мезенцев беспомощно разводят руками говоря, что им не высылают балласта и шпал.

Техучеба в настоящее время на этих станциях совершенно прекратилась.

Бригада Новосибирского отделения: Монров, Афанасьев, Кузнецов, Дорошневич и Мещанов.

КРАСНОЕ ПЕРЕХОДЯЩЕЕ ЗНАМЯ

В специальном решении Юргинский райком ВВП(б) и Райисполком постановили установить Красное переходящее

знамя для лучшей по работе станции, раз'езда, блокпоста, находящихся на территории района.

Пример бдительности

28 мая при отправлении поезда № 622 с блок-поста Сулуй, начальником этого поста т. Медведевым Никитой был обнаружен лопнувший рельс четного пути.

Своевременной подачей сигналов о замедлении хода поезда, тов. Мед-

ведев неминуемую аварию предотвратил.

После пропуска этого поезда он, оградив опасное место, откапал балластный ящик пути и подогнал шпалу под излом рельсы.

Спустя некоторое время этот рельс путевыми рабочими был заменен.

Тонрюнов, Шаповалов

Безобразно командует Артюхов

Диспетчер Артюхов в договоре на социалистическое соревнование с диспетчером Пестовым обязался: Выгружать ежедневно 350 вагонов. — Этому обязательству он не выполняет.

2 июня по вине Артюхова на станции Томск I непроизводительно простояли 50 минут 27 порожних вагонов с паровозом. Артюхов не давал указания о направлении порожняка.

6 июня на ряд запросов в нему дать сведения о наличии подхода вагонов под выгрузку на станцию Томск I, Артюхов отвечал: „на участке вагонов подлежащих к разгрузке нет“.

На самом же деле через непродолжительное время с поездом № 960 прибыли 21 вагон угля, назначением Томск I. Дежурный по станции зная, что в этом поезде нет отцепки, дал жезл машинисту и открыл семафор на проход. Только благодаря подаваемым сигналам главным кондуктором Черновым, поезд на выходных стрелках был задержан и осажен назад.

Начальник станции Томск I Парфиневич.

Как не надо регулировать движением

В ночь на 6 июня диспетчер Елисеев в Юргу I послал бригаду главного кондуктора Рябчинова для приема четного брошенного поезда.

В 23 часа поезд был принят, но из-за плохой регулировки движением поездов — паровоза за всю ночь не подослали.

Бригада просидела до 6 часов утра непроизводительно, после чего ее резервом отправили в Белотуну.

Брошенный поезд Елисеев за свое дежурство так и не отправил.

Техконторщик станции Юрга I Мальц.

Задерживают оплату за временную нетрудоспособность

С 11 апреля по 1 июня находился на амбулаторном лечении. 28 мая мне за этот промежуток времени составили расчет, который до сего времени платежная касса не оплачивает, объясняя тем, что нет денег.

В результате задержки оплаты за временную потерю трудоспособности, моя семья в настоящее время находится в тяжелых материальных условиях.

Весовщик ст. Яшкино Куминов

Завтра в клубе им. В. И. Ленина ВЕЧЕР

в пользу детской оздоровительной кампании устраивает масском управления отделения эксплуатации.

В программе: постановка пьесы, концерт, танцы и игры. Играет духовой оркестр. Начало в 9 часов вечера.

Зам. редактора А. ПАНФИЛОВ.

Вниманию огородников!

„УСЫ ВИКТОРИИ“ и КАПУСТНУЮ РАССАДУ продает Тайгинский совхоз. По коллективным заказам рабочих, рассада виктории отпускается бесплатно.

Председателям месткомов необходимо ускорить получение рассады по данным равнорядкам. РайОРС.

М.

Обсуждение проекта нового закона

СЕМЬЯ — МОЕ СЧАСТЬЕ

С большим вниманием я слушала чтение проекта постановления о запрещении абортов, помощи роженицам и т. д. Слушала и испытывала неописуемую радость.

Я — мать восьмерых детей. Жить в старое время с такой семьей было бы чрезвычайно трудно. Другое дело сейчас. Все мои дети школьного возраста учатся. Вера перешла в 3 класс, Валя (13 лет) перешла в 7 класс, Катя кончает 7 класс, у нее нет отметок с оценкой ниже чем на хорошо и отлично. Надя работает воспитательницей в детском саду. Без отрыва от производства она учится в Тайгинском аэроклубе, скоро получит звание летчицы. Дочь Мария окончила техникум.

Наши дети живут в счастливое время

Жутко вспомнить, как раньше, в грязной избе, с помощью бабки повитухи мне приходилось рожать детей. В результате таких условий шесть человек детей у меня умерли.

Я очень рада за проект нового закона о запрещении абортов. Женщина и наши дети живут в счастливое время, ибо о них партия и правительство проявляет огромную сталинскую забо-

Какую бы я не выполняла работу — копаю ли землю на огороде, кошу ли траву — у меня всегда есть помощники, да такие, которым всякий может позавидовать. Детей я люблю безгранично, все готова для них отдать. Семья — мое счастье.

К абортам за всю жизнь я никогда не прибегала и вот какие от этого результаты. Всего я родила 10 человек детей. Мне скоро исполнится 45 лет, а на вид даю не более 35. Я еще колна сил и надежд. Вот почему я приветствую проект нового закона и призываю женщин навсегда отказаться от абортов.

Жена старшего стрелочника ст. Тайга Баранович.

Слово за линкомом

В этом году я хотел иметь свой огород, но дорожный мастер Сурановского околотка Илимичко не желает мне дать земли. Объясняет он это тем, что я работаю в Тайгинской дистанции пути, а в Сураново живет лишь моя семья. По словам Илимичко выходит, что пользоваться землей в Сураново я не имею права.

Я прошу линейный комитет дать указание Клименко, что он неправ.

Счетовод Тайгинской дист. пути Манаренно.

Когда поставят блок-аппарат?

Очень часто у меня на раз'езде можно слышать справедливое наревание со стороны поездных бригад за задержки поездов. Полагается это в большинстве случаев потому, что у нас до сего времени не могут поставить в стрелочной будке нечетного поста блокировочный аппарат.

Прежде чем приготовить маршрут для приема поез-

да, стрелочнику этого поста надо бежать целый километр за ключами от стрелок на станцию и обратно.

Блокировочный аппарат начальник дистанции связи обещал поставить еще в прошлом году, но из-за отсутствия кабеля, это дело отложили до весны. Прошла и весна, а аппарата нет.

Начальник блок-поста Пихтач Парфенов.

Огородите поскотину

6 июня на станции Сураново поездом зарезало четыре лошади. В этот же день на 18 километре зарезало еще две лошади. Объясняется это тем, что поскотина не огорожена, скот без присмотра бродит по-

подотну железной дороги.

Скот портит бровки пути, создает опасность для движения поездов и несмотря на это об исправлении поскотины никто не беспокоится.

М.