

Исторический Пленум Сталинского Центрального Комитета

ИСТОРИЮ социалистической революции закончившийся вчера Пленум Центрального Комитета ВКП(б) войдет как один из самых памятных моментов. Товарищ Сталин доложил Пленуму проект Конституции Союза Советских Социалистических Республик. Рассматривая этот проект, июньский Пленум ЦК как бы окинул взглядом пройденный путь борьбы и побед нашего социалистического отечества. Конституция государства — это не программа. Конституция нашего государства перед лицом всего мира торжественно записывает то, что уже завоевано советским народом, завоевано прочно и нерушимо.

Менее 13 лет прошло со дня утверждения первой, допны действующей Конституции Союза ССР. Как изменилась вся страна за эти немногие годы! Как изменились, порой неузнаваемы стали города и села родины нашей, ее земли, леса и воды, ее народ — весь ее облик! Когда утверждалась в 1924 году Конституция Союза ССР, велики еще были в стране силы старого буржуазного мира. Класс кулаков — самый зверский, самый упорный эксплуататорский класс — обладал еще большой экономической мощью. Заметной силой была и непманская торговая буржуазия в городе. При слабо развитой и не справившейся еще от разрухи государственной промышленности сельское хозяйство представляло собой океан индивидуальных крестьянских хозяйств, в котором лишь отдельные островки социализма — совхозы и первые тысячи колхозов. „Кто-кого“ — этот вопрос жизни и смерти социализма — еще не решенным вставал над страной.

Как мало прошло лет с той поры и как разительны перемены! Социалистическая система хозяйства безраздельно господствует в нашем отечестве. Орудия и средства производства стали социалистической собственностью. Создана громадной мощи социалистическая промышленность. Вместо многих миллионов карликовых крестьянских хозяйств создано самое крупное в мире земледелие — колхозы и совхозы. Уничтожена эксплуатация человека человеком. Ликвидированы эксплуататорские классы, и единым предстает миру советский народ — рабочий класс, колхозное крестьянство и интеллигенция. Стираются, хотя еще не окон-

чательно стерлись, грани между классами, и рушатся, падают различия между рабочими, крестьянами и интеллигенцией.

Практически осуществлены для всех граждан Советского Союза права, о которых только мечтали лучшие умы человечества:

Право на труд, ибо исчезла, навсегда ликвидирована безработица в нашей стране, нет у нас и не может быть хозяйственных кризисов и неуклонно растет социалистическое хозяйство; право на отдых, ибо у нас введен самый короткий в мире рабочий день, и миллиарды рублей тратит государство на обслуживание отдыха трудящихся;

право на образование, которое в капиталистическом обществе является монополией господствующих классов.

Уничтожаются пропасти, вырытые веками феодально-го строя и капитализма, — пропасть между физическим и умственным трудом, между городом и деревней.

Все эти процессы, все эти грандиозные перемены призвана отразить новая Конституция. Инициатор, вдохновитель и творец которой товарищ Сталин делал доклад Пленуму Центрального Комитета ВКП(б) по пункту первого повестки дня.

В стране нашей, в стране социализма, достигнут высший уровень демократии — не формальной, ложной, показной буржуазной, а подлинной демократии для всех трудящихся, независимо от пола, национальности и расы. Уничтожение эксплуататорских классов, громадный рост политической культуры масс трудящихся и города и деревни делают возможным и не обходимым введение нового избирательного права, основанного на выборах всеобщих, равных, прямых и тайных. Новая Конституция впервые в истории отразит действительную свободу личности, свободу и широчайшие возможности полнокровной творческой жизни для каждого честного члена общества.

Пленум ЦК одобрил в основном проект Конституции СССР, представленный Конституционной Комиссией ЦИК Союза ССР. Пленум ЦК постановил: „ввиду особой важности вопроса считать целесообразным созыв Всесоюзного съезда советов для рассмотрения проекта Конституции СССР“. И в этом постановлении ярко отражена вся глубина и действенность демократизма в нашей стране,

где горячее творческое участие десятков миллионов людей в строительстве социалистического государства и управлении им обеспечило экономический и культурный расцвет страны и народа.

Расцвет этот виден во всех областях хозяйства и культуры СССР, он прекрасно виден из немногих, но радостно волнующих цифр механизации сельского хозяйства, приведенных в резолюции Пленума ЦК по 2-му пункту повестки дня — „Об уборке урожая и сельскохозяйственных заготовках“. Давно ли механизация сельского хозяйства огромной и отсталой крестьянской страны была лишь красивой мечтой Ленина! Но тем и отличны мечты большевиков, что они действительно. Десятки тысяч новых тракторов и комбайнов за один год, тот факт, что в южных и восточных областях, краях и районах уже в текущем году комбайны становятся главной уборочной машиной, не может не наполнить радостью сердце каждого трудящегося СССР. Пленум ЦК в публикуемой сегодня резолюции дал всем парторганизациям практическую программу уборки урожая и сельскохозяйственных заготовок 1936 года. Нет сомнения, что программа эта станет железным за-

коном для всей партии и будет выполнена так, как подобает большевикам.

Грандиозные победы социализма в нашей стране. Точно с высочайшей вершиной можем мы, оглянувшись, увидеть все опасности, подстерегавшие нас на пути к победе, все рвы, ямы и засады, которые были расставлены врагами чуть ли не на каждом шагу. Сила большевистских идей, овладевшая миллионами и десятками миллионов трудящихся, привела к разгрому врагов социализма. Но было бы непростительно глупо и преступно полагать, что врагов внутри страны больше нет, что классово-враждебные социализму силы примирились со своим поражением и с нашей победой. Борьба продолжается. Бесильные для прямого нападения, остатки контрреволюционных групп, балогвардейцев всех мастей, особенно троцкистско-зиновьевской, не отказались от своей подлой шпионской, диверсантской и террористической работы. Твердой рукой мы будем и впредь бить и уничтожать врагов народа, троцкистских гадов и фурий, как бы искусно они ни маскировались.

Благодушные сейчас менее всего к лицу большевику. Разработка новой советской конституции — единственно

всемирной, самой демократической в мире — не только не ликвидирует необходимости острой бдительности для каждого большевика, партийного и непартийного, а, наоборот, требует повышения бдительности.

Решения июньского Пленума Центрального Комитета ВКП(б) должны быть широко разъяснены всей массе трудящихся Советской страны. Эти решения вдохновят десятки миллионов тружеников социалистического государства, разожгут в них чувство гордости за свою родину, которая гением Сталина приведена к расцвету. Наше отечество стало и становится садом цветущим, какого не знал мир ни в одну из предшествующих общественных формаций.

Новая Конституция СССР, которая будет принята Всесоюзным Съездом Советов, имеет колоссальное значение не только для граждан нашей страны. Не приходится доказывать ее международное значение. Каждый трудящийся, читая великую сталинскую Конституцию, убедится на деле, чего добился рабочий класс Советского Союза и чего могут добиться пролетарии любой страны, когда они свергнут капиталистов.

Передовая „Правды“ за 6 июня.

Запорный клапан системы машиниста Давыдова

Машинист депо Москва-Бутырская Давыдов разработал новую систему запорного клапана к гидроколонке, имеющую ряд преимуществ перед существующими заслонками системы „Лудло“. Вместо 20—30 секунд этот клапан открывается за одну секунду, а закрывается в течение 3—4 секунд. После перемещения ручки прибора вода немедленно поступает в гидроколонку. Прибор работает при любом давлении, без предохранительного воздушного колпака.

Применение клапана машиниста Давыдова ускоряет набор воды паровозами и дает экономию воды. Кроме того отпадает необходимость в содержании штата истопников в зимнее время, так как клапан быстро спускает воду и тем самым гарантирует от промокновения через трубу наружного воздуха.

Изобретение т. Давыдова заслуживает внимания всех депо сети.

„Гудон“.

Пересмотреть места установок семафоров

В выдерживании скорости и в безопасности движения поездов большую роль играет исправность семафоров, дисков и путевых сигналов. У нас еще с этим не все благополучно.

Я предлагаю пересмотреть места установок семафоров и дисков съезного

прохода. В частности, связи сты обязаны перенести в Тайге четный входной семафор, остановка у которого почти всегда грозит растяжкой. Нужно перенести оба семафора на б/посту Семерка.

Машинист депо Тайга Шубин.

ГОНЧАРЕНКО ПРЕДОТВРАТИЛ КРУШЕНИЕ

2 июня, на перегоне Литвиново-Тальменка, в поезде № 833 у одного вагона получился сдвиг ступицы ската на 60 мм. Скаты рельс соскочили и начал срезать болты путевых скреплений.

На прыгающий по шпалам вагон из поездных бригад никто внимания не обращал.

Только благодаря бди-

тельности бригадира пути т. Гончаренко, остановившего сигналами мчавшийся под уклон поезд, неминуемое крушение было предотвращено.

За бдительность тов. Гончаренко от начальника дистанции пути получил благодарность и денежное вознаграждение в размере месячного оклада.

Ф. Круз.

Погрузка по Тайгинскому отделению за декаду — с 1-го по 10-е июня

Всего по отделению задано погрузить 8190 вагонов Погружено 6442—78 проц.

В том числе угля погружено 4299 вагонов—94 проц.

Леса погружено 1224 вагона—46,5 проц.

За декаду задано выгрузить по отделению 2160.

Выгружено 2566 вагонов.

О ВВЕДЕНИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ И НОВЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМ В ТЕКУЩЕМ РЕМОНТЕ ВАГОНОВ

ПРИКАЗ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

На основе работы отраслевого совещания вагонников и Совета при наркоме путей сообщения товарищ Л. М. Каганович издал приказ о введении технологических процессов и новых технических норм в текущем ремонте вагонов.

Правильная организация технологического процесса и повышение технических норм, говорится в приказе, приобретают особую остроту в вагонном хозяйстве в связи с ликвидацией обменных пунктов и необходимостью резкого улучшения технического состояния вагонного парка. Это может быть достигнуто проведением мероприятий, намеченных приказом № 68/Ц от 16 мая 1936 г. „О ликвидации обменных пунктов и изменении системы ремонта товарных вагонов“, и дальнейшим улучшением работы всех звеньев вагонного хозяйства и в первую очередь вновь построенных свыше 200 вагоноремонтных пунктов, которые до сих пор еще плохо освоены.

На основании предложений, разработанных отраслевым совещанием работников вагонного хозяйства, рассмотренных и одобренных Пленумом Совета при народном комиссаре путей сообщения, приказом устанавливаются основы нового технологического процесса и новые технические нормы с введением их с 1 июля с. г.

По текущему ремонту товарных вагонов

Текущий отцепочный ремонт товарных вагонов на вагоноремонтных пунктах и в депо организовать в соответствии с указаниями приказа № 68/Ц от 16 мая 1936 г. „О ликвидации обменных пунктов и изменении системы ремонта товарных вагонов“.

При ремонте вагонов максимально внедрить индустриальные методы работы, полностью ликвидировать прочно укоренившуюся в ремонте вагонов кустарщину.

Ремонт проводить по стационарной системе, применяя возможно большую параллельность и последовательность работ.

Работу подсобных цехов построить, как правило, на складовую и для нужд безотцепочного ремонта.

Пути сборочной мастерской вагоноремонтных пунктов и депо специализировать: на одном пути производить ремонт вагонов со сменной колесных пар, выкаткой и подкаткой тележек и большими кузовными работами; на другом — ремонт вагонов без смены колесных пар и выкатки тележек.

На вагоноремонтных пунктах и депо, выполняющих наряду с текущим отцепочным ремонтом годовой или средний, — один путь выделить для текущего ремонта, а другой — для годового или среднего.

В сборочной мастерской установить стеллажи для запасных частей и материалов. Обеспечить бесперебойное снабжение запчастями и следующими приспособлениями, располагаемыми непосредственно у рабочих мест: домкратами, тумбочками, скобами для вытягивания крюков, выправки буферных брусков, стягивания буксовых лап; ключами для исправления буксовых лап; лестницами, стремянками и проч.

Установить в сборочной мастерской воздухопроводные колонки для испытания автотормозов и широкого применения пневматики.

На текущем отцепочном ремонте ввести специализацию рабочих: слесари по ходовым частям, по упряжкам, ударным приборам и металлическим частям кузова; по автоматическому тормозу и рычажной передаче; столяры — плотники, кровельщики — маляры, автогенщики.

При небольшом объеме ремонта и в тех случаях, когда для текущего ремонта выделен один путь, слесарей по ремонту (кроме слесарей-автоматчиков) объединить в одну бригаду.

Для ликвидации обезлички инструмента снабдить рабочих личным инструментом.

На начальников депо и вагоноремонтных пунктов возлагается ответственность за качество ремонта и полное устранение недостатков, имеющихся у вагонов, поступивших в ремонт. Начальники депо и вагоноремонтных пунктов или вагонные мастера должны лично производить технический осмотр вагонов перед поступлением и выпуском из ремонта.

Для усиления технического и хозяйственного руководства ремонтом вагонов назначить начальников депо, освободив начальников вагонных участков от непосредственного руководства работой депо.

Важнейшая задача в области организации ремонта вагонов состоит сейчас, главным образом, в том, чтобы полностью освоить вагоноремонтные пункты и сделать их подлинными очагами индустриальной культуры в вагонном хозяйстве.

Норма времени нахождения вагона в текущем отцепочном ремонте устанавливается в 3,5 часа.

Приказом утверждается разработанный детальный технологический процесс те-

кущего ремонта в вагоноремонтном пункте.

По осмотру и безотцепочному ремонту товарных вагонов

Осмотр и безотцепочный ремонт организовать в точном соответствии с указаниями пунктов 7, 8 и 9 приказа № 68/Ц от 16 мая с. г. „О ликвидации обменных пунктов и изменении системы ремонта товарных вагонов“.

Устанавливаются следующие основные положения технологического процесса осмотра и безотцепочного ремонта:

а) На станциях выгрузки, погрузки и подготовки вагонов под погрузку — устранять все неисправности, имеющиеся у вагонов, угрожающие безопасности движения и сохранности груза, и доброкачественным ремонтом с обязательным вскрытием буге обеспечивать вполне исправное состояние вагонов.

Все обнаруженные и подлежащие устранению без отцепки вагонов неисправности отмечать на вагонах мелом.

На вагоны, требующие отцепочного ремонта, наклеивать установленные ярлыки для подачи этих вагонов на вагоноремонтные пункты, депо или завод. Ремонтным бригадам вслед за осмотрщиками производить ремонт вагонов в соответствии с меловыми пометками осмотрщиков.

б) На сортировочных станциях, станциях формирования и переформирования поездов:

В парке прибытия производить осмотр для выявления вагонов, требующих по своему техническому состоянию ремонта с отцепкой от поездов. Поезда принимать с ходу для выявления неисправностей, которые легче обнаружить при движении поезда. После остановки поезда производить детальный осмотр вагонов одновременно не менее чем в двух частях поезда и с двух сторон 4-мя осмотрщиками и 2-мя пролазниками.

На вагоны, требующие отцепочного ремонта, наклеивать ярлыки и отмеченные, таким образом, вагоны собирать при расформировании поездов на отдельные пути, не допуская их попадания в сформированные поезда. В парках прибытия междупутья содержать в чистоте, пути парка хорошо осветить.

В парке формирования производить осмотр для выявления вагонов, получивших повреждения при формировании поездов, используя максимально парк формирования для ремонта вагонов.

В парке формирования

или в парке отправления осмотр поезда производить одновременно с двух сторон не менее чем двух частях поезда, 2-мя бригадами осмотрщиков. Все неисправности, обнаруженные при осмотре и подлежащие устранению без отцепки вагонов, ремонтным бригадам устранять на месте.

в) На участковых станциях — осмотр транзитных поездов и ремонт вагонов производить исключительно в отношении неисправностей, угрожающих безопасности движения, заперев, как правило, производство другого безотцепочного ремонта.

Вагоны, имеющие неисправности, не угрожающие безопасности движения, пропускать до ближайшего ремонтного пункта или пункта выгрузки, наклеивая установленные ярлыки. Прием поездов производить с ходу 2-мя осмотрщиками и детально осматривать вагоны после остановки поезда.

На станциях выгрузки, погрузки и подготовки вагонов под погрузку, а также в парках отправления сортировочных станций, станций формирования и переформирования поездов выделить, исходя из объема работ станций, минимальное количество постоянных путей для осмотра и ремонта вагонов.

На междупутьях установить стеллажи и ящики для запасных частей. Обеспечить пути запасными частями и материалами и их своевременную транспортировку. Хорошо осветить ремонтные пути. Бригады укомплектовать квалифицированной рабочей силой со следующей специализацией работ: под'emка вагонов; исправление ударных и упряжных приборов; тормоза; постановка металлических деталей: крепление и постановка болтов, шайб, гаек, шплинтов, плотничные работы; кровельные работы; буксовосмазочные работы; смазка трущихся частей (скользуны, шкворни, буферные пружины, стяжки, квадраты, крюки, буксовые лапы), под'emка запчастей и материалов. Ремонтные бригады снабдить исправным инструментом, приспособлениями, под'emными и раздвижными механизмами.

Установлены нормы времени на осмотр и безотцепочный ремонт товарных вагонов.

Во всех случаях безотцепочного ремонта проверка и приемка качества возлагается на мастеров безотцепочного ремонта и тех же осмотрщиков, которые производили осмотр составов.

Утверждается разработанный Центральным управлением вагонного хозяйства

и одобренный отраслевым совещанием работников вагонного хозяйства „Технологический процесс осмотра и безотцепочного ремонта товарных вагонов“.

Осмотр, ремонт и испытание автотормозов в поездах

Осмотр, ремонт и испытание автотормозов в поездах на сортировочных станциях производить:

а) В парке прибытия — одновременно с обеих концов поезда для выявления вагонов с неисправными автотормозами, требующими отцепки вагонов, и для меловой отметки обнаруженных неисправностей на остальных вагонах.

Для испытания тормозов пользоваться поездным паровозом, а при наличии воздушной сети — переносным краном машиниста.

б) В парке отправления — для приведения автотормозов сформированного поезда в полную исправность осмотр и ремонт производить одновременно в обеих частях поезда бригадой, состоящей из двух групп слесарей-автоматчиков, по 4 человека в каждой группе во главе с осмотрщиком-автоматчиком. Тормоза закрывать сжатием воздуха от колонок станционной сети.

Автотормоза ремонтировать путем замены неисправных частей новыми или хорошо отремонтированными, обратив особое внимание на отправление поездов со всеми исправно действующими воздухопроводителями и на полное устранение утечек воздуха.

Слесарей — автоматчиков специализировать: по ремонту рычажных передач, смене воздухопроводителей, устранению утечек воздуха, ремонту воздухопровода, смене неисправных рукавов и концевых кранов и снабдить их легкими переносными ящиками с комплектом инструмента и запасных частей.

Тяжелые запасные части и приспособления хранить у рабочих мест на междупутьях в запирающихся шкафах и на стеллажах. Обеспечить регулярное пополнение запаса частей и транспортировку снятых частей для ремонта, возложив это на специального работника, подчиненного мастеру автоконтрольного пункта.

Установить норму времени на предарительный осмотр автотормозов в парке прибытия — 15 минут на ремонт и испытание автотормозов в парке отправления (до прицепки поезданого паровоза) — 35 минут.

Для связи во время испытания автотормозов между осмотрщиками головной и хвостовой частей поезда

(Окончание на 3 стр.)

О ВВЕДЕНИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ И НОВЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМ В ТЕКУЩЕМ РЕМОНТЕ ВАГОНОВ

ПРИКАЗ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

ОКОНЧАНИЕ, НАЧАЛО СМ. НА 2-ой СТР.

установить в текущем году электрическую световую сигнализацию на станциях: Люблино, Курск, Ленинград, Сортировочный, Московский, Челябинск, Свердловск, Мичуринск, Яснополянский, Верховское, Нижнеднепровск-Узел, Дебальцево, Основа, Батайск, Тифлис, Иркутск-II, Красноярск, Новороссийск, Элиха.

Ремонт тормозных приборов в автоматных мастерских

Для обеспечения высокого качества работы тормозных приборов и повышения производительности труда на все автоматные мастерские распространяется технологический процесс ремонта, разработанный на основе опыта лучших автоматчиков-стахановцев и в первую очередь орденосцев т.т. Шакурского, Воронцова, Андриянова и Католиченко, а именно:

а) несложные работы (очистку, разборку и промывку деталей) и в особенности подножку приборов отделить от основных работ, требующих высокой квалификации, и возложить их на подсобных рабочих;

б) производственные процессы по ремонту расчленив на отдельные операции, группируя их по сложности и последовательности выполнения;

в) выделить для выполнения каждой группы операций отдельных рабочих, оборудовав для них постоянное рабочее место, снабженное необходимыми приспособлениями и инструментом.

В автоматных мастерских предусмотреть два изолированных друг от друга отделения: первое — для очистки, разборки и промывки приборов и второе — совершенно чистое ремонтное помещение. Промывочное отделение оборудовать приспособленными столами для отгрузки и разборки приборов, баками для промывки и сжатым воздухом для продувки деталей.

Приказом предложено провести концентрацию ремонта тормозных приборов в меньшем количестве, но лучше организованных и оборудованных автоматных мастерских. Для этого ремонт воздухораспределителей Матросова, пробковых кранов (концевых, кондукторских и разобщительных) и соединительных рукавов разрешен только в определенных пунктах.

В целях максимальной повышения безопасности движения поездов провести следующие мероприятия, дающие возможность сократить длину тормозного пути с 1200 до 800 м:

а) С 1 июля с. г. ввести

применение грузевого режима торможения во всех товарных поездах путем включения распределителей Матросова на режим, соответствующий нагрузке вагона.

б) Переключение распределителей на грузежный режим производить в поездах с места отправления при грузе не менее 4 тонн на ось, т. е. в 2-осном вагоне — не менее 8 тонн и в 4-осном вагоне — не менее 16 тонн.

в) Установленное для грузовиков движения 1936 г. количество автотормозных осей в поездах в 35 проц. от общего числа всех осей состава оставить без изменения. Увеличение тормозного усилия, получающееся при применении грузевого режима торможения, при этом не учитывать, сохраняя его для большей безопасности движения.

г) Начальникам служб вагонной и движения обеспечить в 15 июня инструктаж и проверку всех работников, связанных с обслуживанием тормозов, в части переключения распределителей Матросова на соответствующий режим торможения и норм нагрузки, при которых производится переключение режимов.

д) В целях ускорения зачистки вагонов производить согласно особой инструкции переверловку отверстий в главном золотнике распределителей Матросова с 0,6 до 0,7 мм для обеспечения наполнения тормозных цилиндров вместо 40 сек. — в 28 сек.

е) Довести насыщение товарных вагонов автотормозами к концу 1936 г. до 45 проц. от общего наличия вагонов.

ж) В целях повышения безопасности следования поездов и облегчения формирования поездов оборудовать в течение 1936 г. кондукторскими стоп-кранами и концевыми кранами 50.000 прелетных вагонов с тормозными площадками.

Среди автоматчиков, — говорится в приказе, — имеется немало подлинных передовиков-стахановцев, имена которых хорошо известны всем железнодорожникам. Очередная задача стахановцев-автоматчиков — поднять культуру автотормозного дела на должную высоту, образцово организовать уход и ремонт автотормозов и добиться того, чтобы автотормоза полностью обеспечили безопасность движения поездов и следование их точно по графику.

Дальше приказ устанавливает мероприятия по бухгалтерскому хозяйству, по ремонту колесных пар, упряжи, рессор и заливке подшипников.

Утвержден, как пример-

ный, разработанный отраслевым совещанием вагонников технологический процесс осмотра, ремонта и эксплуатации пассажирских вагонов в депо.

Внедрением новых технических норм и технологических процессов и особенно организацией качественного ремонта и освоением вагоноремонтных пунктов должны, — говорится в заключении приказа, — повседневно заниматься лично начальники вагонных служб, вагонных участков, начальники вагоноремонтных пунктов и депо. Начальники дорог и начальники должны уделять особое внимание ремонту вагонов и проведению мероприятий, обеспечивающих осуществление новых норм и технологических процессов.

Проведение в жизнь новых технологических процессов и технических норм обеспечить рост производительности, высокое качество ремонта, а главное безаварийную работу вагонов.

Забьются только о себе

Командир первого отделения 4 околотка Тайгинской дистанции пути Гордеев к исполнению своих служебных обязанностей относится халатно.

На обнаруженные мной в апреле и мае лопнувшие рельсы акты им до сих пор не составлены. Не составлены акты и на обнаруженные лопнувшие рельсы путевыми обходчиками т.т. Маняниным и Гололобовым.

Если же Гордеев сам обнаружит лопнувший рельс, он в тот же день составляет акт и направляет его в дистанцию пути для получения вознаграждения. Путевой обходчик Григорьев.

Демаков портит продукты

Кладовые и ледник Тайгинской больницы содержатся в антисанитарных условиях. В продуктовой кладовой пол грязный, на полках кучи мусора и крысиного помета. Всем все в пыли. В кулях и ящиках обнаружено 744 заплесневелых саек, по словам кладовщика Демакова они были закуплены еще 28 апреля. В леднике найдено 15 кг. испорченного мяса.

За антисанитарное состояние кладовых на Демакова наложен штраф. Но этого мало, надо привлечь к ответственности и начальника больницы Количенко и завхоза Ильиных.

Михайленко.

НА ПАРТИЙНЫЕ ТЕМЫ

Повысить качество партийно-комсомольской учебы

Постановление ЦК ВКП(б) «О состоянии занятий в кружках по истории партии завода имени Петровского (Днепропетровск)» является важнейшим документом в деле улучшения работы партийно-комсомольских школ и кружков.

В парторганизации депо, после разоблачения политотделом троцкистских подонков и изгнания их из партии (Батурин, Вержбицкий и др.), в результате подготовительной работы к обмену партийных документов — повысилась активность коммунистов к изучению истории нашей партии.

Лучшие кружки по изучению истории ВКП(б) у пропагандистов тов. Желанова и Хотелнова. Тов. Желанов на ряду с проработкой основных материалов по истории партии, читает на занятиях художественную литературу («Как закалялась сталь» Островского и другие).

Кружком сочувствующих руководит парторг тов. Илимович. В его кружке закончили проработку устава и программы ВКП(б). Слушатели т.т. Оминых, Назаров, Поварнишина, усвоившие устав и программу ВКП(б) на хорошо и отлично, передаются в кружок по изучению политграмоты.

В ряде кружков до сих пор имеются крупные недостатки в занятиях. Пропагандисты больше говорят сами, не учат слушателей самостоятельно работать над материалом. Пропагандист тов. Хотелнов добился хорошей посещаемости занятий, но не добился хорошей подготовки слушателей к занятиям. Пропагандист тов. Брахунец в комсомольском кружке по изучению истории партии не организовал проработку устава и программы, принятых X Всесоюзным съездом ВЛКСМ. 31

мая на занятии у тов. Брахунца должно было присутствовать 11 комсомольцев, а явилось только 3.

Начал занятие тов. Брахунец так:

Брахунец — дома устав читали?

Слушатели — Нет, материала не достали. Будем доставать.

Брахунец — При желании можно достать. Говорил же я вам, чтобы прочитали, а сейчас обратно приходится говорить мне самому.

Мусихин (комсомолец) — Не когда было заниматься, то в одно, то в другое место ездил, огород копал, а прошлую ночь не спал.

Брахунец — Придется поступить так, раз не готовы к беседе, то читайте.

Слушатели кружка, которым руководит пропагандист Брахунец, не знают о задачах комсомольской организации. Тов. Брахунец во время занятий не сумел еще привить комсомольцам любовь к науке, к изучению героической борьбы большевистской партии.

Причиной плохой работы этого кружка является то, что сам т. Брахунец недооценивает значения марксистско-ленинской учебы.

Пропагандист т. Анищенко сам хорошо подготовился к занятиям по изучению решений X съезда ВЛКСМ, но слушателей кружка не подготовил, получилось у тов. Анищенко то, что и у тов. Брахунца. На занятиях сидели 16 комсомольцев уныло понесив головы, часть из них спала, а часть переговаривалась.

Развернуть борьбу за качество марксистско-ленинской учебы — главная задача в работе кружков партийно-комсомольского просвещения.

Жиленко М. Г.

Нет заботы о стахановцах

Нет заботы о стахановцах у начальника станции Черемощники Бурдакова. Лучший стрелочник — стахановец т. Стриенок живет в такой квартире, что если идет дождь, то на полу образуются лужи воды. Зав. лесобазой ст. Черемощники давал в распоря-

жение Бурдакова свободную квартиру, но последний, не желая «связываться» с лесобазой, от квартиры отказался.

Большинство же рабочих не имеют квартир на работу ходят пешком за 8-10 километров.

С-Я.

Заключили соцдоговор

Договор на социалистическое соревнование заключили между собой машинисты Тайгинского депо т.т. Лузин и Игнатов.

По этому договору они взяли обязательство: работать без аварий, выполнять техническую скорость на плече Тайга — Волотная не ниже 38 км., на плече Тайга — Мариинск не ниже 42 км.

П. Л.

Торгуют хлебом под открытым небом

На разезде 11 килом. до сих пор нет хлебного ларька. Хлеб продается под открытым небом.

Начальник ОРС'а об этом хорошо знает, но никаких мер к строительству ларька не принимает.

Марковский.

Устраните недостатки

В Тайге в этом году построена и ода в эксплуатацию прекрасная по оборудованию больница. Казалось бы, что и работа в ней должна быть образцовой. На самом деле это не так.

Начальник больницы Н. И. Личенко работе ее уделяет чрезвычайно мало внимания, в больнице он редкий гость. Особенно плохо обстоит дело с питанием больных. Хлеб дается только черный и очень низкого качества. Завтраки и ужины не удовлетворяют больных. Подают, например, один виноград и чай. В лучшем случае дается несколько ложек каши. Вот и все. Отпускаемой нормы сахара хватает только на утренний чай.

Чайных ложек в больнице недостаточно и больные вместо их пользуются карандашами.

На всю больницу имеется одна ванна. Белье для больных неудобное и его не хватает.

При больнице нет почтового ящика, негде достать

О пассажирах не заботятся

8 июня главный кондуктор поезда № 78 на станции Литвиново передал телеграмму в адрес от. Тайга, о наличии в поезде 60 свободных мест.

Не желая себя загружать, дежурный по станции Литвинов эту телеграмму по адресу не передал.

По прибытии поезда, на станции Тайга билеты всем пассажирам продать за время стоянки не успели и часть пассажиров от поезда остались.

Ф. Круз.

конвертов. От родственников больных, приезжающих с линии в неуставленные для посещения дни, передачи не принимают. Все это больных нервнует.

Больные.

СЕВ ЗАКОНЧИЛИ

Коллектив рабочих Тайгинского кондукторского резерва 9 мая закончил сев огородных культур.

Всего засеяно 50 га, из них 43 га картофеля. Огородами в этом году охвачено 90 проц. работников резерва.

Большанин.

По дороге

1,1 миллиона рублей на культурно-бытовые нужды

1 миллион 500 тысяч рублей получила Томская дорога от НКПС на 1936 год в фонд улучшения бытовых условий работников, против 872 тысяч рублей в прошлом году.

Организован дорожный жилищный отдел

В соответствии с приказом товарища Л. М. Кагановича, с 1 июня изъят из ведения службы пути и начальников дистанций пути работы, связанные с жилищным хозяйством.

Для обслуживания жилищного хозяйства дороги при управлении организован жилищный отдел.

ЗА ГРАНИЦЕЙ

НОВОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ВО ФРАНЦИИ

ПОЛИТБЮРО КОМПАНИИ ФРАНЦИИ ПРИВЕТСТВУЕТ СОЗДАНИЕ НОВОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

ПАРИЖ, 5 июня.

Газета „Юманите“ опубликовала отчет о заседании политбюро Центрального комитета французской компартии. В отчете говорится, что „политбюро приветствует создание нового французского правительства, которому обеспечена неизменная, самая полная и полная поддержка, а также тесное сотрудничество компартии в целях осуществления программы народного фронта и программы борьбы за хлеб, мир и свободу в обстановке порядка и политического спокойствия“.

Обсудив вопрос о забастовочном движении французских рабочих, политбюро судов

летворением отмечает заявление министра внутренних дел Салангро на заседании представителей фракций палаты о том, что новое правительство внесет законопроекты, дающие удовлетворение трудящимся. Политбюро поручает коммунистическим депутатам сделать все, дабы облегчить задачи нового правительства и добиться соблюдения всеми дисциплины народного фронта. Далее в отчете указывается, что политбюро решило требовать немедленного созыва согласительного комитета коммунистической и социалистической партий. На заседании этого комитета политбюро предложит, чтобы обе пар-

тии выступили с совместным заявлением, ясно выражающим стремление сделать все для облегчения задач нового правительства в деле обеспечения хлеба трудящимся, в деле защиты свободы и мира.

Политбюро решило настаивать на том, чтобы новое правительство приняло срочные меры для оказания помощи крестьянству. Политбюро в заключение с удовлетворением констатирует, что съезд социалистической партии единодушно выразил свое желание демократизировать армию, сократить срок военной службы, выдвинуть Францию в первый ряд народов, стремящихся к миру.

ПОБЕДЫ БАСТУЮЩИХ РАБОЧИХ ФРАНЦИИ

ПАРИЖ, 8 июня.

Министр внутренних дел Салангро сообщил, что достигнуто общее принципиальное соглашение об урегулировании трудовых конфликтов в промышленности.

Соглашение касается: 1) признания за рабочими и служащими права состоять в профсоюзах; 2) признания института цеховых делега-

тов; 3) увеличения зарплат по всей Франции на 7—15 процентов; 4) условий возобновления работ.

Кроме того представители предпринимателей согласились в принципе на установление 40 часовой недели, на введение коллективных договоров и оплачиваемых отпусков при условии, что правительство проведет эти меры в законодательном порядке.

Всеобщая воинская повинность в Австрии

ВЕНА, 8 июня.

Приступлено к осуществлению принятого 1 апреля закона о всеобщей воинской повинности. Военная служба будет продолжаться год.

Призыв состоится не позже 1 октября. Создаются 5 лагерей, в которых все студенты во время летних

каникул пройдут военное обучение. В ряде районов срочно строятся казармы. Бывшие казармы, занятые под другие надобности, вновь передаются для военных целей. Разрабатывается законопроект об обязательном участии мужчин и женщин от 14 лет в противовоздушной обороне.

ПО СССР

Нева ГЭС-3

ЛЕНИНГРАД, 6 июня.

На реке Неве под Кандакшей развернулось строительство гидроэлектростанции Нева-3 мощностью 140 тысяч киловатт. На Нева ГЭС-3 будут работать 4 турбины в 35 тысяч киловатт каждая. Вода, которая будет приводить в движение турбины, в отработанная вода пойдет по 8-километровому деривационному каналу, большая часть которого (свыше 5 километров) проложена в тоннеле.

Первая очередь станции вступит в строй в 1939 году.

Пушкинский праздник в селе Михайловском

В день 137 годовщины со дня рождения А. С. Пушкина в селе Михайловском, где жил поэт, состоялся большой народный праздник, на который собралось свыше 15 тысяч человек.

290 троек, украшенных лентами и бубенцами, прикатили к месту празднеств. Прибыло около восьми десятков грузовиков. Многие колхозники принесли лепешки.

Ровно в 12 часов собравшиеся на праздник выстроились в стройную колонну и прошли мимо дома Пушкиных. Здесь колхозников приветствовали представители областного комитета ВКП(б). Собралось многочисленное представительство ученых учреждений. Стройно прошел сводный полк Осоавиахима: колхозники-стрелки, пионеры, планеристы, самокатчики, авиамодельисты, кавалеристы. Затем промаршировали рыжые — герои пушкинских произведений: Дубровский с медведем, Пугачев, рыбак со своей старухой, Татьяна, Ленский, Онегин, Борис Годунов и его родивший, монахи Мисаил и Варлаам, поп и Балда, Руслан и Людмила, цыгане в кибитках.

Первый в Союзе

ГОРЬКИЙ, 7 июня.

В Горьковском крае заканчивается строительство первого в Союзе завода по производству перекиси водорода. Проектная мощность завода — 600 тонн.

Врид. редактора
А. КРАВЧЕНКО.

Повысить темпы и качество строительства

Майскую программу работ 9-й строительный участок позорно провалил. Строительство по участку выполнено только на 48 проц.

По прорабским пунктам майская программа выполнена так: по Тайге (прораб Колесников) на 64 проц., по Болотной (прораб Брюшневский) на 36 проц. и по Анжерской (прораб Демидов) на 12 проц.

Главные причины невыполнения майской программы — плохая организация труда, отступление от выполнения календарных графиков работы и отсутствие социалистического соревнования между бригадами, прорабами, участками.

На строительстве кирпичных домов в Тайге, где бригадами каменщиков руководит инженер Завадовский, по плану кладка стен кирпичных домов должна быть уже закончена, но из-за плохой организации труда эта работа сорвана.

Рабочие у Завадовского приходят на неподготовленные для работы места. Прежде чем приступить к работе они много времени ждут, когда им поднесут кирпич и другие материалы.

Бригада Борейши задание по подноске кирпича систематически не выполняет. Несмотря на это Борейша, оведом Завадовского, разрешил рабочим через каждые 15-20 минут работы делать 5-ти минутные перерывы для курения.

Особого внимания заслуживает тот факт, что рабочие часто допускают брак в работе, не выполняя распоряжений начальника участка.

Вместо повседневной уязки с десятниками и бригадами, начальник участка инженер Гильман большую часть своего времени тратит на телефонные разговоры по изысканию строительных материалов.

Начальник снабжения участка Дундарь вопросами своевременного обеспечения строительства материалами не занимается.

В Болотной должны уже приступить к строительству электростанции и автоконтрольного пункта, но из-за неразворотливости Дундаря там до сего времени нет песка, камня и щебня.

Вырытые с 23 мая котлованы для фундамента этих строительных сейчас размываются дождем и засыпаются землей.

На участке скоро закончится строительство жилых домов, нужны будут оконные, печные и дверные приборы, но Дундарь их не приобретает.

Нет борьбы на участке за снижение себестоимости материалов. В мае по плану себестоимость должны были снизить на 15 проц., но выполнили лишь на семь с половиной процентов.

Перерасход получился из-за неэкономного расходования материалов, брака в работе и небрежного хранения материалов. У строящихся кирпичных домов кирпич разбросан, его бьют, растаскивают.

Малограмотность десятников ведет к перерасходу средств на строительство. Десятник Гурский уплатил за конопатку восьмивартирного дома из расчета 11500 погонных метров, т.е. предусмотрел расход по смете, на самом же деле конопатки было меньше, т.е. лес в стены укладывался толстый, а отсюда и рядов меньше. Фактически оконпачено было 9000 погонных метров, Гурский за две с половиной тысячи метров переплатил 200 рублей.

Об организации техникумов десятников в Участке никто не думает.

См—в.