

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

Газета политотдела Тайгинского отделения движения Томской ж. д.

№ 68 (499)

30 июня 1936 года, вторник

Цена 5 коп.

ОБ УЛУЧШЕНИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА, ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМАХ И НОРМАХ ВЫРАБОТКИ В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Из речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА на Совете при народном комиссаре путей сообщения 23 апреля 1936 года

Центральный Комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) в своем постановлении о стахановском движении поручил хозяйственным наркоматам, в том числе и НКПС, созвать конференции стахановцев, хозяйственников, инженеров для обсуждения вопросов и разработки мер по улучшению технологического процесса пересмотра технических норм и норм выработки.

Во исполнение этого постановления ЦК и правительства мы создали в Москве семь отраслевых совещаний: в марте — железнодорожных строителей и в апреле — паровозников, эксплуатационников, путейцев, вагонников, связистов, работников заводов Треста машиностроения. Всего на совещаниях участвовало 4000 человек.

Хотя это и представляло некоторые затруднения, мы собрали 6 совещаний одновременно, потому что одна

отрасль железнодорожного хозяйства связана и зависит от другой отрасли. На этих совещаниях в течение ряда дней обсуждались и разрабатывались конкретные технические и хозяйственные вопросы, а также вопросы дальнейшего подъема железнодорожного транспорта на новый, более высокий качественно и количественно уровень. Не говоря уже о том, что эти совещания явились прекрасной школой повышения технической и политической квалификации основного костяка практических работников железных дорог и дали им закалку на год работы, работы отраслевых совещаний дали очень много и в деле разработки новых технических норм, улучшения технологического процесса, разработки уточненных норм выработки.

Перехожу к задачам отдельных отраслей железнодорожного транспорта в свете работ этих совещаний.

Улучшить эксплуатационную работу станций и отделений движения

Эксплуатационники за последние месяцы преодолели то отставание, которое и вынужден был констатировать с трибуны декабрьского пленума ЦК ВКП(б), заявив, что они проедают результаты кривоноссовской работы машинистов. За зиму эксплуатационники крепко подтянулись и работали хорошо. Но у них имеется еще много неиспользованных резервов по ускорению оборота вагонов, по сокращению времени на переработку вагонов на участках и грузовых станциях. Главное — это сокращение времени переработки вагонов на участках, технических станциях. Эта переработка занимает почти половину всего времени оборота вагона. Меры, намечаемые совещанием эксплуатационников, по ускорению операций, расформирования и формирования поездов, по сокращению времени на обработку составов путем совмещения различных операций, создание комплексных маневровых бригад, переход на единые смены вместе с другими службами — все эти меры правильны и их нужно только скорее проводить в жизнь.

На основе работ всесоюзного отраслевого совещания эксплуатационников вновь вводимого рационализированного технологического

процесса разработаны технические нормы по эксплуатационному хозяйству, за выполнение которых должны бороться эксплуатационники в ближайшие месяцы. Намечено значительное увеличение технических норм, но эти нормы вполне реальны, так как разработанный технологический процесс позволяет повысить нормы в еще большей степени. Но мы на это не пошли и установили технические нормы несколько ниже, чем это предусмотрено технологическим процессом и чем те нормы, которые были разработаны отраслевым совещанием, чтобы дать возможность эксплуатационникам перерабатывать нормы и получать по прогрессивные и премиальные. Существующие расценки намечается оставить без изменения, повысив лишь нормы выработки кондукторским бригадам на 15 проц. и составительским бригадам на 10 проц.

Практика показала, что наиболее эффективным видом формирования поездов, обеспечивающим их быстрое продвижение и минимальную затрату времени на переработку вагонов на сортировочных и участковых станциях, является групповая подборка. Правильная организация групповой подборки максимально сокращает ожидание форми-

рования, обеспечивает следование поездов по графику и дисциплинирует работу станций.

НКПС взял твердый курс на групповую подборку, т. е. на составление поезда из нескольких групп вагонов, которые легко могут быть отцеплены и заменены другой, заранее подготовленной группой вагонов на следующих станциях. Конечно, этот способ требует большой четкости в работе станций, обязательно требует предварительной информации о подходах поездов и их составе, требует гибкого маневрирования при изменении грузопотоков.

В упорядочении маневровой, сортировочной работы большую роль играют составительские бригады. Среди составителей за последний год появилось много прекрасных стахановцев, показывающих образцы быстрой переработки поездов. Но к стахановцам-составителям порой примазываются жульнические элементы, которые достигают большой переработки и высоких заработков не ударной стахановской работой, а ненужной переборкой вагонов из одного места в другое, а то и прямой припиской.

Кондуктора стали работать лучше. Но все же кондуктора должны обеспечить более энергичную борьбу за коммерческую скорость, за

сокращение простоев на промежуточных станциях, за движение поездов точно по графику.

Дежурный по станции и стрелочник должны обеспечить безопасность движения.

Позор, преступление, когда принимают поезд на занятый путь. Может ли быть более преступное нарушение правил технической эксплуатации, чем прием поезда на занятый путь? А такие случаи у нас бывают.

В обеспечении четкого приема и отправления поездов точно по графику решающее значение имеют дежурные по станции. Они сейчас несколько в загоне. Нужно повысить их квалификацию, поднять их роль. Придется увеличить их заработную плату процентов на 20.

Отделения служб эксплуатации, в связи с выделением самостоятельных грузовых и пассажирской служб, превратятся в отделения движения. Одновременно мы проведем разукрупнение отделений. Сейчас имеются отделения протяженностью 700—800 километров. Это не отделения, а целые дороги. Многие начальники отделений сейчас разъезжают по отделению, как почтовые голуби, осматривают станции из окна вагона, тогда как они должны знать в своем отделении каждый уголок,

каждый кустик на станции. Нужно будет создать еще около 80 отделений, чтобы территория отделения составляла не больше 350—450 километров. В основу границ новых отделений нужно положить тяговые плечи, обслуживаемые одним основным паровозным депо, т. е. производственный принцип, а не случайность, как сейчас. Нужно стремиться к тому, чтобы границы отделения совпадали с границами вагонного участка, одной двух, от силы трех, дистанций пути с границами дистанций сигнализации и связи. Это не означает, что мы возвращаемся к ранее существовавшему району, но это позволит низовым хозяйственным единицам различных служб лучше согласовывать свою работу, облегчит переход на единые смены работы.

Питания отделений движения должны быть резко сокращены, так, чтобы в общем итоге на большем количестве отделений работало меньше работников, чем сейчас. Отделение станет более компактным и гибким. К нему можно будет предъявлять большие требования в смысле четкости организации движения поездов точно по графику, большие требования по изучению и проверке повседневной работы станций, по инструктированию станционных работников.

Соревнование между машинистами и эксплуатационниками до сих пор было таково: спрашиваешь машиниста, почему опоздал? Он все свои неполадки, остановился старался свалить на то, что у семафора и на станции задержали. Спрашиваешь начальника станции или дежурного: почему поезд опоздал? Говорит: машинист задержал. До сих пор было много сутяжничества между службами. Вагонники ссылались на путейцев, уверяли, что вагоны ломаются, скаты быстро изнашиваются потому, что путь плохой, рессоры ломаются потому, что путь плохой. А путейцы осылаются на вагонников и паровозников. Споры шли главным образом по линии того, как бы доказать свою невиновность.

Сегодня наступает коренное изменение в соревновании между службами: не доказывать, что не мы

(Продолжение на 4 стр.)



ОБ УЛУЧШЕНИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА, ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМАХ И НОРМАХ ВЫРАБОТКИ В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Из речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА на Совете при народном комиссаре путей сообщения 23 апреля 1936 года

ПРОДОЛЖЕНИЕ. НАЧАЛО СМ. НА 1 СТР.

виноваты, а виноваты другие службы, а добиваться, чтобы другие службы хорошо

работали, а мы будем работать еще лучше. (Аплодисменты).

тои на перегонах, у светофоров и семафоров.

Основное внимание, как я уже указывал, должно быть обращено на повышение месячного пробега паровозов, считая и время, затрачиваемое на депо-ремонт (промывки и подъемки). На основе работ отраслевого совещания паровозников разработаны технические нормы по паровозному хозяйству.

Среднесуточный пробег паровоза в грузовом движении по сравнению со старой нормой увеличивается на 18,6 проц. Раньше было 253 км, теперь установлено 300 км. Норма месячного пробега поднимается на 29,3 проц. Было 6500 км, теперь 8400 км. Техническая скорость увеличивается на 14,8 проц. В среднем она должна быть 31 км вместо 27 км. Сокращается время на экипировку на 40 минут, т. е. с 2 ч. 10 мин. до 1 ч. 30 минут. Увеличивается пробег паровоза между промысками с 2250 км до 3600 км. Установлены также новые нормы времени по капитальному и среднему ремонту паровозов и по холодной и горячей промывкам.

Существующие расценки паровозников остаются без изменения, а нормы выработки увеличиваются меньше, чем технические нормы: для паровозных машинистов, их помощников и кочегаров, для рабочих комбинатов бригад по ремонту паровозов и котельщиков — на 15 проц., а для рабочих подсобных цехов депо — на 20 проц. При правильной организации работы и технические нормы, а тем более нормы выработки могут быть легко переработаны и рабочие получат оплату по прогрессивке и премии.

Паровозники, в первую очередь машинисты, должны покончить с крупными. Хорошая техническая скорость — об этом замечательно писали кривоносцы Донецкой ж. д. — хорошая техническая скорость не означает ухарской езды. Борьба за дальнейшее увеличение скорости, в особенности коммерческой скорости, за дальнейшее улучшение оборота паровоза, мы в то же время не должны попустительствовать, чтобы машинисты-ухари позволяли себе проезжать закрытые семафоры и светофоры и нарушать правила технической эксплуатации.

Любовное, тщательное содержание паровоза, хорошая промывка, высококачественный средний и капитальный ремонт в депо и на заводах, производство хороших запасных частей,

езда аккуратная и четкая, точное соблюдение правил технической эксплуатации — вот что значит качество работы, вот что значит норма.

Перестроить систему ремонта вагонов, ликвидировать обменные пункты

Несмотря на то, что за истекший год вагонники хорошо поработали по внедрению полного автоторможения и строительству вагоноремонтных пунктов, вагонное хозяйство является сейчас наиболее отсталым из всех служб.

Главный недостаток в работе вагонников — плохой текущий уход за вагонами в поездах и плохая поставка безотцепочного ремонта. Смазочное хозяйство поставлено безобразно, буксовые крышки почти на половине вагонов потеряны, в буксы набиваются грязь, песок, смазка засоряется, в результате — горение букс, а из-за него в ряде случаев происходит излом осей и крушения.

Первым делом нужно как следует поставить прибор и уход за вагоном во время движения. Некоторые дороги легкомысленно, не посоветовавшись с НКПС, пошли на сокращение смазчиков, на ликвидацию этой должности, возложив обязанности смазчика на кондукторов. Это неправильно. Кондуктор не обеспечит технически квалифицированного ухода за вагоном, да у кондуктора и своих обязанностей много. Надо не ликвидировать поездных смазчиков, а ввести специальную должность поездного вагонного мастера. Эта мысль у нас возникла на опыте блестяще проведенного поезда от Сковородино до Москвы одним паровозом, руководимым машинистами Макаровым, Междиком и Маракулиным. Как вы знаете, в этом поезде на всем протяжении не было ни одной отцепки вагонов, все вагоны, несмотря на длинный путь, пришли в исправном состоянии. Это было достигнуто благодаря внимательному уходу за вагонами бригады смазчиков во главе с таким квалифицированным работником, каким является т. Матюгин. В поезде были необходимые инструменты, запасные части, и бригада смазчиков пользовалась каждой остановкой, чтобы осмотреть вагоны, кое-что подмазать, исправить без задержки поезда. Мы должны поставить себе целью — в каждом поезде иметь одного квалифицированного поездного вагонного мастера. Подбирать их нужно постепенно из наиболее квалифицированных поездных смазчиков и других квалифицированных работни-

ков, высшая ступень социального соревнования паровозников. (Аплодисменты).

вагонного хозяйства, устрой им испытание на знание техники ухода за вагоном и установив для них повышенную оплату.

Вагоноремонтные пункты построены в рекордно короткие сроки, построены добросовестно, хотя и с превышением плановой стоимости строительства. Но осваиваются они из рук вон плохо. Технологический процесс не разработан, труд рабочих не организован, хозяйственного расчета никакого, да и производственная программа часто дается непродуманно. Надо подбросить на вагоноремонтные пункты опытных работников с заводов, чтобы они помогли скорее организовать ремонт вагонов по культурному. Сейчас многие вагоноремонтные пункты не загружены, не используют своей производственной мощности и вполне могут взять на себя годовую ремонт вагонов.

На основе работ всесоюзного отраслевого совещания вагонников сокращены нормы простоя товарных и пассажирских вагонов в капитальном, среднем и текущем ремонте: для текущего ремонта вагона с отцепкой от поезда установлено 3 часа 30 минут вместо существовавшей нормы 4 часа. Средний ремонт 2-осного товарного вагона должен производиться за 3 суток вместо 4, а капитальный за 4 суток вместо 5. Капитальный ремонт 4-осного товарного вагона должен производиться за 5 суток вместо 6.

Нормы выработки рабочих вагоноремонтных пунктов и товарных вагонных депо повышаются на 20 проц., а рабочих пассажирских вагонных депо — на 10 проц.

Все эти мероприятия дают возможность перевести работу по дальнейшему оздоровлению вагонного парка на систему улучшенного ремонта вагонов, а не формальной браковки их на обменных пунктах. Практика работы обменных пунктов показала, что они в настоящее время не способствуют улучшению качества ремонта вагонов. Значительная часть работников обменных пунктов вместо борьбы за ремонт вагонов занимается ненужными спорами и сутяжничеством из-за местных интересов дорог и желаний

(Продолжение на 3 стр.)

Выше качество ремонта паровозов и текущего ухода за ними

На основе стахановско-кривоносского движения и выполнения приказа „Об улучшении использования паровозов и организации движения поездов“ работники паровозного хозяйства добились крупных успехов. Ярким примером служит рост технической скорости в 1 квартале 1936 года по отношению к 1934 году на 23 проц., в то время как за 5 лет — с 1930 по 1934 г. — техническая скорость выросла лишь на 3 проц. Рост среднесуточного пробега паровозов в 1 квартале 1936 года по отношению к 1934 году — на 28 проц., а за 5 лет — с 1930 по 1934 г. — на 10 проц. Эти цифры наглядно показывают, насколько значительно достигнуты паровозниками успехи.

Паровозное хозяйство — передовая отрасль железнодорожного транспорта. Но тем опаснее было бы, если паровозники зазнались, успокоились на достигнутом. Недостатков у них еще очень много.

Главной задачей паровозного хозяйства является подъем его на новую техническую ступень.

Паровозное хозяйство должно покончить с кустарничеством, с элементами нерационального расходования человеческого труда, материалов, с недоброкачественностью ремонта. Лучше стало с ремонтом, но все же есть крупные недостатки. Улучшилось отношение к паровозу. Это я видел сам на примере ряда машинистов. Но есть машинисты, у которых паровозы еще в плохом состоянии. Хотя они иногда и числятся стахановцами, ездят быстро, хорошо, но паровозы содержат плохо, грязно. А хороший уход за паровозом со стороны машиниста — это решающая сила в уменьшении и затрат на ремонт и в сохранении здорового паровоза. Необходимо, чтобы были частые, чтобы вода не была загрязнена, чтобы масло не было загрязнено, чтобы фильтры действовали, чтобы сальники, инжектора, автотормоза были исправны, чтобы все части паровозного хозяйства и паровоза, — а это целое предприятие, силовая станция на колесах, как любят выражаться машинисты — были в полной исправности.

Мы будем теперь ценить машинистов стахановцев-кривоносцев не только по технической скорости и безаварийности, но и по качеству их ухода за парово-

зом. Следовало бы время от времени проводить смотр состояния паровозов, устраивая их неожиданно. Если машинист будет тщательно ухаживать за своим паровозом, производить сам небольшой ремонт: там подправит, там подмажет, тогда и текущий ремонт будет совсем другой. А сейчас у нас во время очередной промывки машинист записывает по 70—80 пунктов ремонта. Это же издевательство над текущим ремонтом. Когда будет хороший уход за паровозом и снабжение депо запасными частями, тогда придется меньше ремонтировать паровозы во время промывок и подъемов.

Культура ремонта паровозов еще очень низка, в особенности текущего ремонта. Если средний и капитальный ремонт более или менее поставлены по заводскому, то текущий ремонт ведется кустарно, начиная от заказа-заявки машиниста на ремонт и кончая производством запасных частей, которые производятся кустарно, вручную, дотопопытными способами.

Конечно, комплексные ремонтные бригады сыграли свою роль в повышении качества ремонта, но тем не менее технологический процесс ремонта в депо еще далек от заводского. Надо концентрировать средний и капитальный ремонт на заводах, освободив депо от среднего ремонта. Производство запасных частей нужно сосредоточить на заводах, оставив за депо функцию текущего ремонта и замены изношенных, негодных частей готовыми запасными частями, получаемыми от заводов или от баз запасных частей.

Центральной фигурой в депо должны быть машинист и бригады комплексной бригады. А сейчас это еще не всюду так. И фонд заработной платы, жилища, и культурно-бытовое обслуживание распределяются среди многочисленного разнородного штата подсобных и обслуживающих работников депо в ущерб паровозным и комплексным ремонтным бригадам.

Что касается скорости движения поездов, то мы в данный момент не очень форсируем ее увеличение у передовиков-кривоносцев. Нужно только всем остальным машинистам постепенно подтянуться к скорости, достигнутой кривоносцами, нужно ликвидировать непроизводительные прое-

ОБ УЛУЧШЕНИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА, ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМАХ И НОРМАХ ВЫРАБОТКИ В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Из речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА на Совете при народном комиссаре путей сообщения 23 апреля 1936 года

ПРОДОЛЖЕНИЕ. НАЧАЛО ОМ. НА 1 и 2 СТР.

получить возможно большую сумму штрафов. В результате вагонный парк не оздоравливается, а вагоны часами зря простаивают на обменных пунктах. Большое количество квалифицированных работников занято не производственной работой, не ремонтом вагонов, а выписыванием недостатков вагонов и перечислением сумм штрафа с одной дороги на другую. Настало время ликвидировать обменные пункты. Но чтобы дороги не злоупотребили ликвидацией обменных пунктов, на ряду с улучшением системы ремонта и

более тщательным приемом вагонов после ремонта специальными осмотровщиками, НКПС введет инспекторов Вагонного управления, которые должны будут на дорогах контролировать техническое состояние товарных вагонов, качество выполняемого дорогами ремонта. На те дороги, которые будут систематически сплавлять другим дорогам больные вагоны, НКПС будет налагать финансовые взыскания, снимать с них кредиты, отпущенные на ремонт вагонов, и передавать их хорошо ремонтирующим дорогам.

Улучшить текущее содержание пути, механизировать путевые работы

За последний год и работники службы пути стали работать несомненно лучше, сплотились кадры, однако 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 млн. руб., текущее содержание пути поставлено крайне неудовлетворительно. Вместо добротного качественного 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 шпал.

Сами путейцы на своем всеобщем отраслевом совещании самокритически вскрыли, что работы по текущему уходу за путем предоставлены самотеку настолько, что у путейцев не существовало никаких данных для определения хотя бы грубо технических норм расхода рабочей силы, и эти работы ведутся по средним, никем не проверенным измерителям, 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 путевых обходчиков, а на некоторых участках доходят до такого безобразия, что совершенно не производят обходов 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 вывесками, загрязненностью и выветриванием баласта, не следят за тем, чтобы все болты были завинчены, рельсовые скрепления были в порядке, шпалы хорошо подбиты, чтобы не было слепых зазоров и т. п.

Бригады 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 расстройства, ограничиваются поверхностным частым коврытием и присыпкой баласта вместо серьезного ремонта и предупреждения расстройств пути.

Среди путейцев были сильно распространены настроения стихийности, стремление свалить все на объективные причины: погоду, плохую почву, изношенные шпалы и рельсы. Были большие споры даже по такому вопросу, можно ли установить нормы текущего содержания пути. Только потом, в результате длительной дискуссии, в которой нас активно поддерживали стахановцы — путейцы, большинство согласилось с тем, что такие нормы вполне возможны, и они были разработаны.

В текущем содержании пути основное — это уход за земляным полотном и балластом. Мы не можем в один год сменить все изношенные рельсы, старые шпалы, положить большее количество шпал. Но привести в

порядок земляное полотно и баласт — в наших силах. Надо всемерно развивать местные карьеры, чтобы не приходилось возить баласт «за тридевять земель». Вполне реально значительное снижение стоимости добычи баласта и за этот счет — перевыполнение установленного плана укладки щебня, подсыпки и обновления баласта.

На отраслевом совещании путейцев мы детально разработали требования, которым должно удовлетворять текущее содержание пути, и обязанности дорожных мастеров, бригадиров пути, путевых бригад и путевых обходчиков. Для определения объема работ по текущему содержанию пути, в зависимости от баласта и грузонапряженности, разбит на категории. Для каждого километра пути в соответствии с его состоянием и категорией установлен объем работ и потребность в рабочих по текущему его содержанию в полном порядке. Значительно увеличивается в этом году снабжение дистанций пути простейшими путевыми машинами, измерительными приборами. Особенное внимание обращено на снабжение дистанций проверенными, точными шаблонами и уровнями и на систематическую проверку правильности шаблонов и уровней. Это имеет исключительное значение с точки зрения борьбы против ушибления пути, приводящего нередко к крушениям.

В путевом хозяйстве, разбросанном на сотни тысяч километров, огромное значение имеет правильная организация работ. Повременная оплата, применявшаяся сейчас на текущем содержании пути, не способствует повышению производительности труда. Сделавшему вводить также затруднительно, так как работы разбросаны, их трудно нормировать, а главное, трудно контролировать выполнение отдельных мелких сделанных объектов. Поэтому на текущем содержании пути наиболее приемлемой является аккордная система оплаты. Следует заранее установить примерную стоимость текущего содержания километра пути и сдать аккордно эти работы бригаде путевых рабочих, тщательно контролируя качество производимых работ. Такая система будет способствовать повышению производительности труда, сокращению излишних рабочих и быстрому росту заработной платы путевых рабочих.

Путевские работы по механизации отстали на несколько лет. Сельское хозяйство их значительно опере-

дило. Теперь в колхозах и совхозах работают тракторами, комбайнами и другими машинами. А на ремонтные пути до сих пор большей частью работают подковками, вручную. Механизм исполнялся плохо, из-за разбросанности работ было затруднено наблюдение за ними и их ремонтом. Мы выдвинули новую организационную форму механизации путевых работ — передвижные машинно-путевые станции (МПО). Эти станции будут снабжены балластировочными машинами, путевыми стругами, передвижными компрессорами, шпалоподбойками, моторными домкратами, электросварочными агрегатами, газосварочными аппаратами, рельсорезными станками, моторными шпалозарубками, шпалосверлилками, мотовозами, молотками, грузовиками, тракторами, передвижными электростанциями и др. оборудованием. Все это будет размещено в вагонах. Тут же в вагонах по боевому.

Основная задача связистов — обеспечить безопасность движения поездов

Признаюсь, что связью мы в 1935 году за исключением автоблокировки занимались недостаточно и вглубь дела не заглянули. Мы в этой службе подошли позже, чем к другим, так как она до 1935 г. работала лучше, конечно, не по-стахановски, как возможно не считая некоторые, но все же неплохо. В ряду худших связисты были лучшими. А теперь надо быть лучшими в ряду лучших.

Что выявилось на отраслевом совещании связистов? Кадры у них есть, люди грамотные, культурные, желающие работать. Но они, несколько увлекшись строительством и реконструкцией, ослабили внимание к вопросам эксплуатации и налаживания бесперебойной работы существующих устройств. Несмотря на то, что на большей части сети имеются еще старые типы устройств: жезловая система и полуавтоматическая блокировка, у многих работников связи существует пренебрежительное отношение к приборам старой техники. Конечно, было бы значительно легче создать новые устройства, отказавшись от старых. Но этого сделать сразу нельзя. Надо уметь сочетать старое с новым.

Хозяйство связи весьма сложное, оно, как конгломерат, сочетает в себе приемы высокой техники и «допотопной» кустарщины. Оно имеет старые телеграфные аппараты Морзе и новейшую систему автоблокировки, авторегулировки,

будет жить постоянный штат машинно-путевой станции. В этом году мы организуем 50 таких станций, в следующем году еще 100.

В этом году в путевое хозяйство вкладывается почти миллиард рублей. Реконструкция подвергнется 2150 километров пути, капитальному ремонту — 4600 километров, среднему — 31200 километров, т. е. будут отремонтированы все 30 тысяч километров пути основных направлений, на которые падает 70 проц. грузопотоков. Должно быть уложено около 10 тысяч километров новых рельсов, 4800 км старогонных, смениено 20 тысяч стрелочных переводов, смениено и добавлено 28 миллионов шпал, 3,8 миллиона кубометров щебня, установлено 18 тысяч тонн противоугонов.

Программа путевых работ на 1936 год — большая и ответственная, и задача путейцев — выполнить ее по боевому.

Нужно на ряду с новыми работами и реконструктивными мероприятиями, с внедрением новых изобретений (которых в службе связи может быть больше, чем в других отраслях железного дорожного хозяйства) наладить образцовую, бесперебойную работу существующих средств связи.

Четкая, безотказная работа телеграфа, телефона, автоблокировки — основная предпосылка безопасности движения, точного выполнения графика. А этого как раз и не хватает работникам связи. Из-за плохого содержания сигнализации поездов вынуждены простаивать у semaфоров и светофоров. До настоящего времени ежемесячно бывает до тысячи с лишним задержек поездов. Еще не изжиты крушения, происходящие из-за неисправности сигналов — по вине работников связи.

Хозяйство сигнализации и связи имеет еще много резервов: может быть значительно поднято использование дальних телефонных цепей, повышена скорость передачи телеграмм, уплотнено использование проводов, линии высоковольтных передач могут быть удлинены, не требуя постройки излишних электростанций, емкость аккумуляторов при автоблокировке повышена.

Связисты на своем отраслевом совещании самокритически вскрыли недостатки в своей работе и дали ряд ценных предложений для улучшения дела сигнализации и связи.

(Продолжение на 4 стр.)

Сильнее огонь по саботажникам приказов Л. М. Кагановича!

Разгильдяев ШUTOва и Петрова убраться с транспорта

В своем обращении Пленум Крайкома партии требует от железнодорожников Томской дороги немедленного и точного выполнения приказов железнодорожного наркома т. Кагановича. Это обращение для железнодорожников 2-го отделения должно послужить боевой программой действий в борьбе с авариями и крушениями. На отделении все еще находятся люди, саботирующие приказы наркома.

20 июня машинист ШUTOв и старший кондуктор Петров находились при исполнении служебных обязанностей, на ст. Ижморская организовали пьянку. Безобразно ШUTOв управлял паровозом на участке Ижморская — Антибесс. Только по счастливой случайности обошлось без крушения. Главный кондуктор этого по-

езда т. Кондрашев о преступном разгильдяйстве ШUTOва и Петрова доложил диспетчеру. ШUTOв и Петров дальше ехать не могли. От работы их отстранили. Пока отцепляли паровоз, подсылали другой, поезд простоял 11 часов 40 минут.

Данный факт заслуживает внимания общественности всего отделения. Лучшие машинисты депо тт. Беляков, Заритовский, Васюков Б., лучшие кондукторы тт. Жидков, Крахмалев и другие железнодорожники честно борются с крушениями и авариями. Их примеру должны последовать все работники отделения.

Разгильдяям и саботажникам приказов наркома ШUTOву и Петрову не место на транспорте.

Пример безответственности

28 июня составитель поездов ст. Тайга Кустов, не проверив состояние вагонов, начал осаживать цистерну № 274487, под которой находилась вагонная подкладка.

От сильного нажатия паровозом цистерна была свалена с рельс. Разгильдяй Кустов затормозил паклаузный путь и сохвал маневровую работу на товарном дворе.

Бушмелев.

ДОСТОИН ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ

16 июня я сопровождал поезд № 712. На перегоне Юрга-1—Тугальская (160 км) у одного из вагонов оборвался контрвал, угрожающее неминуемое крушение.

Бдительностью старшего кондуктора Шамкина, который своевременно заметил неисправность вагона, крушение было предотвращено.

Главный кондуктор Соколов.

ЗАСЛУЖЕННАЯ ПРЕМИЯ

Максимальная слача поездов на Красноярскую ж. д. на нашем отделении доходила до 35-37 поездов в сутки. Диспетчеру Пестову и дежурному по станции Мариньск Кучину было дано задание сдать на Красноярскую 40 поездов.

С этой задачей Пестов и Кучин, проявив умелое и четкое командование, успешно справились.

Начальник отделения премировал тт. Пестова и Кучина денежным вознаграждением — по 200 рублей каждому.

А. П.

Бдительность прежде всего!

6 лет я работаю без аварий, задержек поездов по моей вине не было.

От кондукторов требуется бдительность, знание своего дела, любовь к своей работе.

Работаю я больше всего на сборных поездах. Рассказу как я добился безаварийной работы.

Перед тем, как сделать какую либо отцепку, я убеждаюсь в готовности пути, стрелок, проверяю на своих местах слат стрелочники Прицепляя вагоны, проверяю их техническую исправность. Не допускаю таких случаев, чтобы маневровым паровозом управлял помощник машиниста.

За 6 лет моей работы я ни разу не отказывался от маневровой работы на про-

межуточных станциях.

Прием поезда провожу за 20-25 минут, документы на поезд принимаю только в полной исправности. Перед поездкой узнаю где и какая предстоит отцепка, прицепка и другие маневровые работы.

В пути следования имею деловую связь с машинистом и смазчиком. Это обеспечивает мне быстроту работы. Им я рассказываю о предстоящих работах на станциях.

Телеграмма нашего любимого наркома Л. М. Кагановича об усилении борьбы с авариями и крушениями еще больше мобилизует меня на лучшую и безаварийную работу.

Главный кондуктор Жидков.

К РЕМОНТУ НЕ ПРИСТУПАЮТ

Бытовые условия рабочих и служащих 331 километра самые отвратительные. Жилые дома старые, с момента постройки ни разу не ремонтировались. Полы прогнили, крыши протекают, стены в зимнее время промерзают.

Построенная из старых шпал баня вот-вот развалится, мыться в ней становится опасно. Не лучше обстоит дело и с водой. Своего колодца нет, вода находится от жилых помещений на расстоянии 6 км.

Несмотря на неоднократные заявления и просьбы к смотрителю зданий Косареву и начальнику дистанции пути Мезенцеву при-

ступить к ремонту квартир и бани, до настоящего времени ими ничего не сделано.

Начальник разезда

Шипачев.

Дежурный по станции Кожухов

Профгорт Григорьев.

Где наши премии

Для премирования лучших учеников Таскаевской школы деньги были получены еще к празднику 1 Мая. Заведующая школой Данилова торжественно объявила на митинге фамилии 8 учеников, представленных к премированию. Премии до настоящего времени не выданы.

Ученики.

Сегодня открытие пионерских лагерей

30 июня в Петухово состоится открытие пионерских лагерей, в которые приехало 170 детей транспортников.

День для лагерников сегодня особенный. Они ждут сегодня приезда гостей — своих родителей, представителей партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Ребята расскажут гостям о своем содружестве с солнцем, лесом, чистым воздухом, водой, поделаются с гостями о том, как они весело проводят время, как закаляют свои силы.

Ребята прожили в Петуховском лагере уже 7 дней. Вот, что пишет из лагеря одна пионерка своим родителям.

Здравствуй папа, мама и брат Витя.

Первым делом сообщу, что доехали до лагерей мы благополучно. В лагере очень весело. Питание прекрасное. Одежду свою посылаю вам обратно. Всеми постельными принадлежностями мы обеспечены. У каждого есть железная кровать. Ох, мама, если бы ты знала какое красивое место выбрано для лагерей! Крутом сосновый бор, наш лагерь на горке. В одном месте крутой, крутой склон. Спать не приходится. Попробуюсь хорошо.

Ваша дочь Зина Томилина.

Редколлегия „спит“

Редколлегия стеновой газе вала ни одной заметки. Нет буфета, ставши Тайга лучше работают и другие работают исключительно плохо. Газета выходит только по большим праздникам.

Сотрудники.

Член редколлегии Пьяникова Врид. ответ. редактора А. ПРАВЧЕНКО.

Комсомольцы паровозного депо аварийщики

Коммунисты и комсомольцы паровозники должны возглавить борьбу с крушениями и авариями, быть действительными организаторами выполнения боевых приказов Л. М. Кагановича о борьбе с авариями. К великому стыду комсомольской организации депо Тайга из 44 комсомольцев — паровозников на сегодняшний день 37 человек являются аварийщиками. Комсомолец, машинист Рандин Николас за 5 ме-

сяцев этого года умудрился сделать 7 аварий. Машинист комсомолец Иванов имеет 5 аварий. Таких примеров можно привести много.

Вновь назначенным парторгу Майнову и комсоргу Логинову надо серьезно заняться вопросами воспитания комсомольцев, сделав их в ближайшее время верными помощниками парторганизации в борьбе за выполнение приказов Л. М. Кагановича.

Смышляев

ПОЗОРНЫЙ СПИСОК

Злостными аварийщиками в депо Тайга являются машинисты:

Еловиков Александр за 5 месяцев этого года имеет 6 аварий, из них две аварии он сделал в июне месяце.

Манрушин Максим сделал в 1936 году 6 аварий.

Манрушин Николай имеет одну растяжку поезда, 1 столкновение паровоза с вагоном, два случая проезда семафоров.

Меркулов допустил 4 обрыва, имел порчу паровоза в пути.

Ниселев Федор сделал 5 аварий.

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

НАЧАЛО СМ. 1, 2 и 3 СТР.

Текущее содержание устройств автоблокировки выделено в самостоятельные околотки, средним протяжением по 20 километров с одним механиком и одним монтером.

Работники сигнализации и связи, будучи высококвалифицированными техническими и в значительной своей части грамотными с точки зрения общеобразовательной, при правильной организации развития стахановского движения и подеме политического уровня могут и должны давать образцы культурной технической работы.

В настоящее время, когда ликвидируется старое представление о работни-

ках связи и сигнализации, как о работниках второстепенной категории и окончательно изживается индивидуалистическая разобщенность их в работе, связи могут показать себя по-новому.

Это тем более важно и необходимо, что в ближайшие годы в реконструкции железнодорожного транспорта такие элементы, как автоблокировка, электрическая и механическая централизация стрелок и сигналов, новые виды связи и т. д., займут исключительно большое место.

Нужно шире применять не только автоблокировку, но и такие усовершенствования, которые способству-

ют большей безопасности движения, например, автостоппы, каб-сигналы. Для этого необходимо лучше изучать заграничную практику, не претендовать на монополию в изобретательском и конструкторском деле и все, что практикой проверено на железных дорогах капиталистических стран, быстрее и смелее внедрять у нас.

Мы уверены, что работники сигнализации и связи успешным обеспечением новых технологических процессов и технических норм обеспечат четкую, безотказную работу устройств сигнализации и связи и безопасность движения поездов. (Аплодисменты).