

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ



№ 9 (440)

ПЯТНИЦА

24

января
1936 г.

Газета Подотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

2-й сессии Центрального Исполнительного Комитета СССР по докладом председателя СНК Союза ССР тов. Молотова В. М. и председателя Госплана Союза ССР тов. Межлаука В. И. о народнохозяйственном плане на 1936 год — четвертый год второй пятилетки

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР, заслушав и обсудив доклады председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР т. Молотова В. М. и председателя государственной плановой комиссии Союза ССР т. Межлаука В. И. о народнохозяйственном плане Союза ССР на 1936 год — четвертый год второй пятилетки — ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Одобрить целиком и полностью внешнюю и внутреннюю политику и правительственную деятельность правительства Союза ССР.
2. Утвердить представленный Советом Народных Комиссаров Союза ССР народнохозяйственный план Союза ССР на 1936 год — четвертый год второй пятилетки.

Председатель ЦИК Союза ССР М. КАЛИНИН.
Секретарь ЦИК Союза ССР И. АКУЛОВ.

Москва. Кремль. 14 января 1936 года.

По стахановски перевыполним план 1936 года

Сессия Центрального исполнительного комитета единодушно одобрила внешнюю и внутреннюю политику и практическую работу советского правительства. Руководимые своей могучей великой партией, гениальным вождем товарищем Сталиным, рабочий класс, колхозники и трудящиеся интеллигенция Советской страны семимильными шагами идут от победы к победе, идут к еще более изобильной, к еще более радостной жизни.

Сессия Центрального исполнительного комитета утвердила также народнохозяйственный план на 1936 год, на четвертый год второй пятилетки. Никогда еще не было такого размаха, таких величин, такой перспективы в планах социалистического строительства, какие приняты в этом году. 32,5 миллиарда капиталовложений в народное хозяйство, из них около 5 миллиардов в железнодорожный транспорт, 78,5 тысячи вагонов ежесуточной погрузки на железных дорогах, 26,5 проц. роста народного дохода, 22,6 проц. роста производства средств производства, 23,7 проц. роста средств потребления, крупное повышение урожайности всех важнейших культур — все это невиданное движение вперед, запланированное планом, превышающее в ряде случаев задания второй пятилетки, вполне до конца реально.

Дело теперь в том, чтобы руководители — хозяйственники, командиры и инженерно-технические работники — по настоящему возглавили стахановско-кривосовское движение.

78,5 тысячи вагонов ежесуточной погрузки, установленные планом на 1936 год, означают увеличение на 15,4 проц. против перевыполненного плана 1935 года. При этом одновременно исключительно резко возрастут все важнейшие измерители транспортной работы. Если в 1934 году среднесуточный пробег паровоза равнялся 164 км, а в 1935 году он достиг 193 км, то в 1936 году он должен подняться до 259 км. Вот что дает блестящая работа машинистов — кривосовцев,

воспитанных и повседневно поддерживаемых наркомом тов. Л. М. Кагановичем. Значительно увеличивается и пробег вагона (до 143 км. против 117 км. в 1934 году), и коммерческая скорость, и вес поездов.

В 1936 году железнодорожный транспорт должен будет осуществить целую цепь громадной важности комплексных мероприятий по своему техническому перевооружению. Реконструкция важнейших направлений, ввод в эксплуатацию 880 км. новых дорог, 2 000 км. вторых путей и 600 км. электрифицированных линий, огромные работы по ремонту пути, концентрируемому на решающих участках транспорта, по механизации и т. д. — все эти меры поднимут материально-техническую базу транспорта на новый уровень, укрепят все его хозяйство, позволят достойно встретить серьезное подкрепление подвижным составом со стороны промышленности, создадут основу для нового подъема железных дорог и для их дальнейшей реконструкции.

Боевой дух в работе, усваиваемый железнодорожным активом от железного наркома транспорта, ширящееся и в отставших звеньях движения стахановцев-кривосовцев, повседневное сталинское руководство тов. Л. М. Кагановича и теплая забота, внимание и мощная поддержка товарища Сталина обеспечивают транспорту не только выполнение, но и перевыполнение этого огромного плана.

Народнохозяйственный план на 1936 год принят. Гигантская программа хозяйственного и культурного расцвета, повышения материального благосостояния и довольства масс, подъема всех областей жизни и работы миллионов трудящихся СССР стала теперь законом. Всей своей могучей силой, сплоченная вокруг партии, вокруг Сталина, возьмется страна за выполнение этого вдохновляющего на новые победы плана, возьмется по-стахановски и с первых же шагов будет добиваться его полного успеха. (Из передовой газеты „Гудок“).

О награждении орденом Трудового Красного Знамени народного комиссара путей сообщения тов. Кагановича Л. М.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР.

За перевыполнение плана железнодорожных перевозок 1935 года и за успехи в деле организации железнодорожного транспорта и внедрения трудовой дисциплины, Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

Наградить народного комиссара путей сообщения тов. Кагановича Лазаря Моисеевича, ранее награжденного орденом Ленина, — орденом Трудового Красного Знамени.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.
Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР И. АКУЛОВ.

Москва. Кремль,
17 января 1936 г.

ЦК ВКП(б) — тов. СТАЛИН

Командно-политический состав и стахановцы Томской железной дороги, совместно с партийным активом Западно-Сибирского края, шлют тебе, великому вождю народов, первому машинисту локомотива революции пламенный большевистский привет!

С приходом на транспорт Лазаря Моисеевича Кагановича — ближайшего твоего соратника — положен конец отступлению армии железнодорожников. Наиболее яркой и значительной победой, которую недавно отметила вся страна, является досрочное выполнение государственного плана перевозок за минувший 1935 год. Транспорт пошел в гору и стал ведущей отраслью в подеме всего народного хозяйства.

На фоне этих побед железнодорожного транспорта тем более стыдно нам, работникам Томской дороги, за свою позорную работу, в которой повинны только и только мы. Мы не сумели выполнить данные нам партией и правительством задания. В результате нашей плохой работы в Кузбассе скопилось свыше 1,5 миллионы тонн угля.

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

Для этого от нас требуется покончить с настроениями благодушия и самоуспокоенности, установить подлинно железную трудовую дисциплину, повести решительное наступление против предельщиков, сопротивленцев и двурушников, еще гнездящихся в аппаратах управления и линии нашей дороги.

Во всех звеньях развернуть подлинную, действительно большевистскую самокритику, по-настоящему возглавить и дать большевистский размах стахановскому движению на дороге.

Мы обязуемся перед Вами в ближайшие же дни полностью выполнять заданный нам план погрузки, не задерживать ни одного транзитного поезда на дороге, довести коммерческую скорость до 19 километров в час и среднесуточный пробег паровоза до 250 километров в сутки. Мы обязуемся 50 проц. всех маршрутов возить тяжеловесными, строго соблюдая заданную техническую скорость.

Дорогой Иосиф Виссарионович! Присутствие и участие на нашем совещании твоего славного соратника, железного Наркома, первого стахановца-железнодорожника Лазаря Моисеевича Кагановича вселяет в нас огромное воодушевление и твердую уверенность в победе, непоколебимую веру в то, что мы в самое ближайшее время выведем, наконец, Томскую дорогу в число передовых дорог Советского Союза.

Под боевым большевистским руководством тов. Кагановича железнодорожники пойдут вперед, еще более сплоченные вокруг партии и товарища Сталина — вдохновителя и организатора всех побед железнодорожного транспорта и всего социалистического строительства.

ДА ЗДРАВСТВУЕТ ВЕЛИКИЙ ВОЖДЬ ТРУДЯЩИХСЯ ВСЕГО МИРА ТОВАРИЩ СТАЛИН!

ДА ЗДРАВСТВУЕТ НАШ ЖЕЛЕЗНЫЙ НАРКОМ ТОВ. КАГАНОВИЧ!

Совещание командно-политического состава и стахановцев Томской дороги совместно с партактивом Запсибкрая

18-го января на вечернем заседании после речи тов. Ваняна слово получает Лазарь Моисеевич Каганович. Мгновенно по залу прокатывается волна оваций, длящаяся несколько минут, несомненно гремят рукоплескания. Раздаются возгласы: „да здравствует Лазарь Моисеевич!“, „железному нарному ура!“, „да здравствует тов. Каганович, боевой соратник великого Сталина!“

С исключительным напряжением вслушивается зал в каждое слово блестящей, насыщенной глубоким содержанием и интересными фактами пламенной речи.

Лазарь Моисеевич дает глубокий анализ причин прорывов в работе Томской дороги. Он напоминает, что самокритика — эта основа развития партии, что этим могучим средством и методом партия всегда пользовалась в своей деятельности и неизменно добивалась успеха. На Томской не поняли этого, не развернули самокритики и большевистской борьбы с недостатками, с грубейшими нарушениями дисциплины.

Тов. Каганович рассказывает о том, как орудовали и еще орудут здесь предельщики, как в аппарате дороги рождались докладные записки, в которых пытались доказать, что Томская дорога больше, чем сейчас, возить не сможет.

Лазарь Моисеевич приводит цифры огромных капиталовложений, которые за эти годы получила Томская дорога. Фактически она построена заново. Этого не хотят видеть предельщики, которые вместо упорной работы хнычут о нерешаемости плана. И основная причина отставания Томской дороги состоит в том, что политически заостренной борьбы с предельщиками не было.

— Руководство Томской дороги недостаточно работало по сплочению и воспитанию людей, преобладают канцелярско-бюрократические методы работы. С предельщиками боролись формально, но дело не в клятвах, а в том, чтобы бороться с предельщиками и в теории и на практике. И на основе этой борьбы нужно сплаци-

вать людей, учить их, воспитывать, мобилизовать на преодоление трудностей.

Нужно уметь показать хороших и плохих людей. А на Томской кадры не спланировались на основе политической линии, здесь не замечали людей, не сумели создать деловой спайки у работников аппарата дороги.

Тов. Каганович дает развернутую программу борьбы за превращение Томской дороги в передовую. Он подробно останавливается на задачах паровозного хозяйства, службы эксплуатации, службы пути, управления дороги, на задачах партийных и комсомольских организаций дороги, на плане развертывания стахановско-кривоносковского движения на дороге.

Тов. Каганович призывает работников Томской брать пример для своей работы у Западно-Сибирской организации большевиков.

В борьбе за подъем сельского хозяйства и промышленности, — говорит он, — западно-сибирская организация добилась крупных достижений и ЦК считает ее в числе лучших организаций Союза. Томской дороге есть у кого учиться.

В Сибири была особенно тяжелой борьба за коллективизацию, борьба с кулачеством. Я бывал в Сибири в эти годы и видел, как во главе со своим руководством боролись западно-сибирская организация.

Я уверен, что все задачи, поставленные товарищем Сталиным о превращении Кузбасса во второй Донбасс, о борьбе за 7-8 миллиардов пудов зерна, западно-сибирская организация выполнит, потому что руководитель ее — верный сталинец Роберт Индринович Эйхе.

Бурей восторженных оваций, стоя, приветствуя совещание руководителя западно-сибирских большевиков. Раздаются возгласы: „Да здравствует Роберт Индринович Эйхе, ура тов. Эйхе.“

— Такими же методами в советско-хозяйственной области работает Федор Павлович Градиский — старый питерский рабочий. Снова гремят аплодисменты.

Тов. Каганович перечис-

ляет задачи, которые стоят перед Томской дорогой.

Первая задача заключается в том, говорит тов. Каганович Л. М., чтобы обеспечить выполнение приказов Народного Комиссариата путей сообщения. До последнего времени приказы НКПС нередко нарушались, этим самым создавалась обстановка безответственности и недисциплинированности.

Далее тов. Каганович Л. М. указывает на необходимость решительного изгнания из практики осужденных партией канцелярско-бюрократических методов руководства, которые до сих пор в значительной степени имеются как в управлении дороги, так и в других звеньях. Необходимо перестроиться в соответствии с указаниями ленинского Центрального Комитета и товарища Сталина, чтобы обеспечить конкретное руководство на основе глубокого знания дела и железнодорожной техники. В первую очередь нужно перестроить и обеспечить нормальную работу паровозного парка, как ведущего участка дороги.

Надо по-большевистски — продолжает тов. Каганович Л. М., — вширь и вглубь развертывать стахановско-кривоносское движение на дороге. У вас на Томской количество стахановцев-кривоносцев не ниже чем на средних дорогах Союза. Но у вас имеется огромное количество рабочих, которые еще не поднялись до уровня ударника, которые работают исключительно плохо и тем самым смазывают достижения передовых людей транспорта. Задача партийной организации дороги заключается в том, чтобы подтянуть эту отсталую часть рабочих до уровня передовых.

Лазарь Моисеевич Каганович указывает дальше на необходимость неослабной борьбы с предельщиками в теории и на практике. Предельщики еще гнездятся в управлении, службах и отделениях дороги. Первоочередная задача партийной организации дороги и хозяйственного руководства — политически сплаци-

вать коллектив железнодорожников, воспитывая и мобилизуя его на разоблачение предельщиков на разоблачение враждебных элементов, подрывающих работу дороги, на борьбу с преступным местьничеством, с сутяжничеством, неприемкой поездам, задержкой составов и игнорированием государственных интересов.

Подробно останавливается тов. Каганович Л. М. на вопросе о людях. Необходимо, — говорит он, — коренным образом изменить отношение к людям. Надо знать своих людей, научиться замечать преданных делу работников, по-сталински заботиться о них, поощрять и широко показывать их опыт работы, чтобы он становился достоянием масс, поощрять и воспитывать ошибающихся.

Надо прямо и смело критиковать каждого кто работает плохо, — продолжает тов. Каганович Л. М. — Нельзя забывать, что большевистская самокритика, как неоднократно указывал нам великий Сталин, есть основа нашего развития, что только при помощи самокритики можно успешно ликвидировать недостатки, преодолевать самотек, усложненность и разоблачать действительного врага.

Пора, давно пора отказаться от опасной и ошибочной линии наименьшего сопротивления, которую часто занимает Томская по отношению к Омской дороге, не принимая с последней составы. Надо широко открыть ворота дороги для всех поездов, идущих на Томскую, обеспечивая нормальное движение транзитных составов.

Затем тов. Каганович Л. М. ставит боевую задачу перед железнодорожниками Томской — в ближайшие дни грузить не четыре, а пять-шесть тысяч вагонов ежедневно, быстро продвигать порожняк и уметь его использовать. У вас на Томской, — говорит тов. Каганович, — есть прекрасный опыт кривоносцев по вождению тяжеловесных поездов. Надо всемерно поддержать эту инициативу машинистов, но твердо установить, что водить тяжеловесы необходимо с обязательным со-

блюдением технической и коммерческой скоростей.

Эти задачи не только дороги, эти задачи страны, пролетарского государства. И тот, кто любит свою страну, свою родину, освобожденную от векового рабства, тот должен укреплять свою родину беззаветно и преданно честной работой.

Последние слова тов. Каганович посвящает тому, кто создал радость жизни — великому рулевому социалистического строительства — любимому вождю народа товарищу Сталину.

Весь зал, как один человек, встает и устраивает нескончаемые овации. Раздаются возгласы: „Да здравствует великий Сталин! ура товарищу Сталину! Да здравствует соратник товарища Сталина — Лазарь Моисеевич Каганович!“

Долго не смолкают приветствия. И вот весь зал в мощном порыве поет победный гимн пролетариата „Интернационал“.

Тов. Ваняна вносит предложение — послать приветственную телеграмму товарищу Сталину. Зал бурно аплодирует. Под восторженными овациями принимается текст телеграммы.

— Есть предложение, — говорит тов. Ваняна, — утвердить такое решение совещания:

„Совещание командно-политического состава совместно со стахановцами Томской дороги, обсудив мероприятия об улучшении работы дороги, постановляет: принять все меры к тому, чтобы в ближайшие дни на Томской дороге добиться выполнения плана по всем показателям, положив в основу своей работы практические указания Лазаря Моисеевича Кагановича по улучшению работы дороги“.

Срочно, подведшей итоги прошедшего совещания, выступил, встреченный бурной овацией, тов. Р. М. Эйхе.

Блестящий доклад Лазаря Моисеевича — это капитальный ремонт мостов для всей парторганизации, для всех присутствующих.

Речь тов. Кагановича — это программа борьбы, за которую зубами должны будут драться партийные и непартийные большевики Томской дороги.

ИЗ ОБВИНИТЕЛЬНОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО ДЕЛУ АНТИСОВЕТСКИ—НАСТРОЕННОЙ ГРУППЫ РАБОТНИКОВ ТАЙГИНСКОГО ВАГОННОГО УЧАСТКА, ПРОВОДИВШЕЙ ПОДРЫВНУЮ РАБОТУ, НАПРАВЛЕННУЮ НА РАССТРОИСТВО РАБОТЫ УЧАСТКА И НА СОЗДАНИЕ УСЛОВИЙ, ВЫЗЫВАЮЩИХ АВАРИИ И КРУШЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Транспортным отделом Управления Государственной Безопасности УНКВД по Запсибкраю было установлено, что антисоветски настроенной группой работников Тайгинского вагонного участка Томской ж.д. проводилась подрывная работа, направленная на расстройство работы участка и на создание условий вызывающих аварии и крушения поездов.

По делу арестованы: Логинов Г. Л. б/зам. начальника 4 вагонного участка; Вахрушев В. Ф. б/мастер среднего ремонта; Новиков С. И. б/мастер текущего ремонта; Сычаев А. Д. б/бригадир текущего ремонта; Сульдженно Н. К., Жаринов Д. И., Каплуновский П. И. б/мастер пункта осмотра; Ганжа И. П. б/старший осмотрщик Тайгинского пункта осмотра; Грачев Я. Я. б/осмотрщик Федоров С. П., Козинец Г. Ф.

Далее в обвинительном заключении перечисляются факты вредительских действий обвиняемых. Вот некоторые из них:

Возглавляющий работу механического цеха мастер Сульдженно систематически выдавал для подкати под вагоны негодные колесные пары с трещинами на шейках осей, что угрожало безопасности движения поездов.

Обнаруживаемые токарями колесные пары с явными трещинами на шейках осей систематически разбраковывал, заставлял рабочих делать насечки на шейках осей забракованных по трещинам, допускал поделку рессорных валиков из железа, прибор „Матвева“ для освидетельствования колесных пар не применял, качество ремонта колесных пар и упряжей не проверял, работу цеха не контролировал.

Мастер пункта осмотра Каплуновский, зная о систематическом нарушении осмотра правил по осмотру вагонов и поездов, и о систематическом пропуске в поездах вагонов с браком, угрожающим безопасности движения поездов, мер никаких не принимал, и тем самым поощрял случаи пропуска вагонов с браком.

Старший осмотрщик Ганжа зная, что осмотрщик его смены Грачев и Федоров систематически пропускают в поездах вагоны с браком, угрожающим безопасности движения поездов, мер никаких не принимал и лично сам пропускал в пассажирских поездах вагоны с браком.

Осмотрщик Федоров так же систематически пропускал в поездах вагоны с браком угрожающим безопасности движения поездов. Кроме этого Федоров проводил среди рабочих пункта осмотра антисоветскую агитацию.

Инженер участка Козинец за состоянием станочного оборудования не следил, ремонт его производил недоброкачественно, в результате чего часть станков приведена была в негодность. Воздухопроводную линию построил вредительски. Работая мастером вагонного депо, систематически выпускал из ремонта вагоны с неосвидетельствованными колесными парами.

Зам. начальника Тайгинского вагонного участка Логинов, на обязанности которого лежал контроль за работой вагонного депо и пункта осмотра, зная о всех этих вредительских действиях, мер к прекращению их не принимал.

Вагонные мастера Вахрушев, Сычаев и Новиков систематически допускали постановку на вагоны неиспытанных крючьев и стоек.

В результате вредительского отношения к работе вышеуказанной группы, за 10 месяцев 1935 года только на Тайгинском участке было 126 случаев аварий и крушений поездов, из них 26 случаев по излому осей, 4 случая по излому бандажей и 96 случаев по неисправности сцепных приборов. Кроме этого этой группой пропущено в поездах 27335 вагонов с браком.

Следствием установлено, что бригадир Новиков и мастер Вахрушев на производстве проводили работу направленную на разложение труддисциплины среди рабочих и служащих. Устраивая выпивки Новиков и Вахрушев втянули в таковые бригадира Сычаева и стар

шего осмотрщика Ганжа, которых настраивали против условий труда в вагонном депо. Последний в свою очередь втягивал в пьянство мастера Каплуновского и осмотрщика Грачева.

Зам. нач. вагонного участка Логинов вместо того, чтобы способствовать росту стахановского движения на участке, противодействовал развертыванию стахановских методов в работе.

Инженер Козинец не только противодействовал стахановскому движению, но и срывал начинания стахановцев. 23 ноября стахановцы вагонного участка слесарь Пахарев, работавший на подкатке колесных пар под вагоны, взял на себя обязательство при норме 2 вагонов выпустить из ремонта 4 вагона, слесарь Кулагин, работавший на постановке упряжей на вагоны, при норме 2-х вагонов обязался выпустить 7 вагонов, кузнец Грицевич, работавший на сварке крючьев, при норме 6 крючьев обязался сварить 13 крючьев. Зная о соревновании стахановцев, Козинец утром 23 ноября предложил бригадир Бобынцеву сменить колпак парового молота, в результате чего работа кузнеца Грицевич и слесаря Кулагина была сорвана т. к. паровой молот не работал и крючья пришлось ковать вручную.

На основании вышеизложенного обвиняются по ст. 58 п. 7 УК РСФСР:

1) Сульдженно Н. К., исключенный из ВКП(б) за добровольную службу в армии Колчака, обвиняется в том, что систематически выдавал из мехцеха для подкати под вагоны явно негодные колесные пары, угрожающие безопасности движения поездов. систематически разбраковывал обнаруживаемые рабочими колесные пары с трещинами на шейках осей, противодействовал инициативе рабочих по выявлению осей опасных для движения поездов.

2) Жаринов Д. И., исключенный из ВКП(б) закрытие служб отца в полиции, обвиняется в том, что систематически

выдавал для ремонта вагонов колесные пары и приборы сцепления с браком, угрожающим безопасности движения поездов.

3) Вахрушев В. Ф., исключенный из кандидатов ВКП(б) как аварийщик, обвиняется в том, что систематически выпускал из ремонта вагоны с браком, угрожающим безопасности движения поездов.

4) Сычаев А. Д. обвиняется в том, что систематически подкатывал под вагоны неклеимые и не освидетельствованные колесные пары, при ревизии буж пропускать без освидетельствования оси с просроченным сроком осмотра, чем ставил под угрозу безопасность движения поездов.

5) Новиков С. И. исключенный из кандидатов ВКП(б) за пьянство, обвиняется в том, что разлагал трудовую дисциплину и систематически разбраковывал вагоны, отцепляемые от поездов по прокату бандажей свыше 9 мм.

6) Каплуновский П. И., исключенный из ВКП(б) за пропуск в поездах вагонов с браком, обвиняется в том, что поощрял систематический пропуск в поездах вагонов с браком, угрожающим безопасности движения поездов.

7) Ганжа И. П., исключенный из членов профсоюза за зажим самокритики, обвиняется в том, что покрывал злобных аварийщиков Грачева и Федорова, представлял по следствия в премировании, для чего составлял фиктивно положительные характеристики. Лично сам в пассажирских поездах пропускал вагоны с браком. Его смелой пропуском в поездах 5739 вагонов с браком, чем ставил под прямую угрозу безопасность движения поездов.

8) Грачев Я. Я., ранее судимый за хищение грузов, обвиняется в том, что пропускал в поездах вагоны с браком, угрожающим безопасности движения поездов.

9) Федоров С. Ф., обвиняется в том, что систематически пропускал в поездах вагоны с браком, угрожающим безопасностью движения поездов и вел среди рабочих антисоветскую агитацию.

10) Козинец Г. Ф., исключенный из ВКП(б) за срыв стахановского движения на участке, обвиняется в том, что работая мастером систематически выпускал из ремонта вагоны с браком, угрожающим безопасности движения поездов. По его вине на Томской жел. дороге потерпели крушения поезда № 525 и 2001. Строительство воздухопроводной линии Козинец вел вредительски, часть станочного оборудования привел в негодность.

11) Логинов Г. Л., исключенный из ВКП(б) за добровольную эвакуацию с белыми с Урала в Сибирь, обвиняется в том, что противодействовал стахановскому движению на участке. Зная о систематическом выпуске из ремонта вагонов с браком, угрожающим безопасностью движения поездов и то, что строительство воздухопроводной линии на ст. Тайга проведено вредительски, мер никаких не принимал, а наоборот сам способствовал росту аварий и крушений, давал распоряжение не делать насечки на шейках осей, забракованных по трещинам. В результате из за пропуска вагонов с браком за 10 месяцев 1935 года на участке было 126 случаев крушений поездов по излому осей и сцепных приборов.

Суд над виновниками крушений

27 января в Тайге в клубе имени Ленина сессией Военного Трибунала Томской ж.д. под председательством тов. Добржанского будет слушаться дело б/работников Тайгинского вагонного участка, проводивших подрывную (вредительскую) работу.

На скамье подсудимых: б/зам. начальника вагонного участка Логинов, вагонные мастера: Вахрушев, Новиков, Сульдженно, Каплуновский, инженер Козинец и другие.

23 января открылась 23 тайгинская районная конференция комсомола

В порядке дня конференции стоят следующие вопросы:

1. Отчет Крайкома ВЛКСМ.
2. Доклад Райкома и содоклад ревкомиссии.
3. Выборы членов бюро Райкома и делегатов на краевую конференцию ВЛКСМ.

НЕТ ЗАБОТЫ О Пассажирах

В Тайге за последнее время нередки случаи, когда в ожидании возможности попасть на поезд, многим пассажирам приходится просиживать на станции по 3-4 дня.

Большой наплыв пассажиров объясняется отчасти тем, что у студентов средних и высших учебных заведений сейчас зимние каникулы и они разъезжаются по домам.

Станции сейчас, как никогда, требуются приложить все меры к тому, чтобы справиться с пассажирским потоком.

Одним из мероприятий станции в этом отношении является прицепка к поездам добавочных ваго-

нов. Начальник вокзала тов. Ляшенко говорит, что свободных для прицепки вагонов нет, а отцепленные по болезни вагонным участком ремонтируются безобразно медленно.

Часто вагон с пассажирами простаивает в вагонном депо 2-3 суток, а без пассажиров и до 20 суток. Вагоны № 5872, 5020, 5247 отцеплены на ремонт еще 13 января и все еще не отремонтированы.

Несмотря на неоднократные обращения начальнику вагонного участка Колесниченко об ускорении ремонта пассажирских вагонов—со стороны последнего никаких мер не принимается.

А. Панфилов.

ЗЫКОВ ДЕЗОРГАНИЗАТОР НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Стрелочник ст. Яшкино Зыков в первых числах января, напившись пьяным, зашел в кабинет начальника станции тов. Полуднева и стал требовать ручные сигналы, фишки и т. д. На предложение начальника прийти за всем этим завтра, а сейчас пойти спать, Зыков ответил площадной бранью.

Ничего не оставалось делать—как вывести его из кабинета насильно,

что и было сделано. При этом Зыкова обыскали и нашли у него в кармане гирьку, которой он собирался нанести побой тов. Полудневу.

Общее собрание работников станции, обсудив поступок Зыкова, вынесло решение—просить Военный трибунал дороги судить Зыкова, как дезорганизатора производства показательным судом.

Артамонов.

СВОДКА

о работе отделения за 2-ю декаду января 1936 г.

	Задано	Выполн.	%
1. Транзитный простой.	5,7	15,6	36,5
2. Простой на одну грузовую операцию . . .	21	21,2	99,0
3. Процент отправления товарных поездов по расписанию	—	—	55,5
4. Среднесуточная погрузка	818	565	69,0
5. Проследование товарных поездов по расписанию	—	—	2,3
6. Тоже пассажирских .	—	—	24,1

За 2-ю декаду января на отделении было: крушений—7, аварий—25, грубых нарушений ПТЭ—8

Стахановская пятидневка дала сдвиг в работе

На станции Сураново в результате проведения стахановской пятидневки стрелочное хозяйство и инвентарь приведены в хорошее состояние.

Ежедневная погрузка состояла из 14 вагонов, вместо 5 по норме.

Нач. станции РОЗУМ.

Довольны своим шефом

Шефская бригада кондукторского резерва под руководством тов. Марнелова 8 января на 3-м околотке службы пути ст. Тайга провела вечер с рабочими и колхозниками. Участники этой бригады были кондуктора: Толстик, Борзых, Белов, Осипенко, Краснощек, Пырсинов, Нестеров, Демченко, Литвинов и Соколов.

Рабочими и колхозниками был внимательно прослушан доклад тов. Толстик

об задачах стахановского движения. После доклада была поставлена пьеса о новой зажиточной колхозной жизни. Вечер был закончен танцами с участием всех колхозников.

Все рабочие и колхозники остались очень довольные проведенным вечером и просят шефов организовать второй вечер в клубе строителей.

По поручению рабочих 3-го околотка партгруппорг Мильто.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

2 октября с блок поста 421 километра меня перевели дежурным по станции Тайжин. У меня семья из 6 человек, а квартир—не предоставили мне в 20 куб. метров. В таких условиях я лишился отдыха перед вступлением на дежурство.

Начальник отделения дал распоряжение дать мне лучшую квартиру, но это распоряжение до сих пор не выполнено.

Шевнунов.

Веселов разваливает школу

В неполной средней школе № 1 ст. Анжерская воспитание учеников поставлено безобразно плохо. Директор школы Веселов и завхоз Смынов систематически пьянствуют на глазах учеников.

Трудовая дисциплина среди педагогического коллектива и учащихся школы крайне расхлябана. В комнате отдыха отличников полны немыслимые с 1 января.

Завхоз Смынов дал такое распоряжение уборщице Сухановой: — Выходи на работу вместо тов. Чуйновой, т. е. она

заболела, но за сверхурочную работу оплачивать не будем, а когда ты заболеешь, тогда Чуйнова за тебя будет работать.

Директору школы Веселов сам ведет уроки физики, геометрии и алгебры. Его преподаванием учащиеся недовольны. Член партии, общественный деятель и местная партийная и профсоюзная организация никакой борьбы с расхлябанностью в школе не ведет.

Секретарь комитета ВЛКСМ Илеппинин. Вожатый Ю. П. Ступина.

Суут не чист на руку

Старший машинист ст. Судженка Суут по расчетным листкам, подделав подписи, получил за ноябрь месяц зарплату пом. маши-

нистов Богатырева и Коровина.

Сууту нужно привлечь к уголовной ответственности.

Машинист Сулилков

Выезд рабочей бригады в подшефный колхоз

Рабочая бригада Тайгинского кондукторского резерва в подшефных колхозах (Тальменского сельсовета) сделала два доклада на антирождественские темы, и провела ряд бесед с колхозниками о стахановском движении и X съезде ВЛКСМ.

Бригада выпустила

один номер стенгазеты, поставила пьесу „Отъезд“, и организовала вечер художественной самодеятельности. На антирождественском вечере присутствовало 253 человека.

Бобнов, Монрянов, Борзых, Нестеров, Белова, Краснощек, Пырсинов, Соколов, Литвинов, Осипенко,

Колбасинский присвоил чужой керосин

Начальник ст. Тарутино Колбасинский обманым путем от Боготольского раздатчика получил 100 килограмм керосина за счет блок-поста 580 километра и 60 килограмм за счет б/п Иркутль.

Колбасинский отдал присвоенный им керосин возвратит блок-постам. Мы вынуждены обращаться за керосином к начальнику станции Ачинск-1

Колбасинского нужно привлечь к ответственности за расхищение государственного имущества.

Жбанов С. С.

Нарушители трудовой дисциплины

Главный кондуктор Тайгинского резерва Кривцов со смазчиками (Платуновым и Циганновым) 10 января сопровождали поезд № 606.

По прибытии на ст. Юрга-1 смазчики, неосмотрев поезд, побежали на станцию греться. Зная о том, что поезд не осмотрен т. Кривцов предложил им приступить к исполнению своих обязанностей, на что со стороны последних последовал ответ:

— Если ты нас будешь заставлять осматривать на каждой станции поезд, то мы совсем не поедем.

Кончилось дело тем, что Платунов и Циганнов были отстранены от поезда.

Борзых.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО