

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 73 (643)

9 июля 1937 года, пятница.

Цена 5 коп.

Железнодорожники показывают пример большевистской работы

СРЕДИ работников промышленности и транспорта в последнее время своей ударной, большевистской работой выделяются советские железнодорожники. В то время как большинство хозяйственных наркоматов, в особенности наркоматы легкой промышленности, лесной и водного транспорта, не выполняет плана последних месяцев, НКПС в мае и июне хорошо справляется с заданиями государства. В сутки грузится 95 — 100 тысяч вагонов.

Железнодорожники энергично борются за выполнение указаний тов. Сталина о ликвидации аварий. Число аварий резко сократилось. Нарушение расписания было многолетней привычкой и застарелой болезнью работников железных дорог. Теперь и здесь мы видим новое. В последнее время скорые и пассажирские поезда идут в основном по расписанию. Почти 70 процентов товарных поездов, а в их движении был особенный хаос, — ходит по графику. На транспорте устанавливается железный порядок. Это может только радовать и радовать все наше население.

Какую работу проводят железнодорожники, возглавляемые тов. Кагановичем, чтобы поднять транспорт до уровня требований великой железнодорожной державы?

Засучив рукава, железнодорожники взялись за ликвидацию последствий вредительства и превращение советских дорог в большевистскую крепость, неприступную для вредительско-шпионской сволочи. Железнодорожники, под руководством партии и правительства, при активной помощи НКВД, разгромили вражеские гнезда и железной рукой изгоняют из своих рядов все враждебные и гнилые элементы. Разоблачив предельщиков, этих носителей вредительской теории прозябания советского транспорта, железнодорожники расстроили немало козней германо-японской фашистской агентуры. Но врагам народа, наймитам иностранных разведок, удалось все же навредить железным дорогам. Они создали очаги крушений, они разрушали паровозное, вагонное и путевое хозяйство, расстраивали связь и сигнализацию. Железнодорожники, вооруженные решениями февральского Пленума ЦК ВКП(б), с огромной

энергией заживают раны вредительства и уже многое сделали для их ликвидации.

Этого железнодорожники добились потому, что, очищаясь от враждебных элементов, они смело выдвигают на руководящую работу верных партии и советской власти новых работников. Наркомат путей сообщения, в осуществление решений Пленума ЦК, организовал институт ревизоров по безопасности движения и машинистов-инструкторов. Начальниками дистанций, — а это центральные фигуры в путевом хозяйстве, — назначена большая группа молодых инженеров-путейцев.

Организаторы хозяйства сами обязаны готовить себе кадры, как это делает в Наркомате путей сообщения, где нарком, его заместители, политуправление занимаются изучением людей, подбором работников, их правильной расстановкой и подготовкой. Руководители Наркомата сами аттестуют высший и средний командный состав дорог. Если спросить, над чем сейчас работает НКПС, то на этот вопрос можно было бы ответить двумя словами: над людьми. Люди, кадры решают все! Кадры, преданные родине, партии, кадры, не только овладевшие техникой, но и овладевшие большевизмом!

Укрепление кадров транспорта позволило улучшить состояние паровозного и вагонного хозяйства. За две декады, например, вагонники сумели сократить на 20 процентов количество больных вагонов. Прделана большая работа по оздоровлению аварийных очагов. Улучшен уход за путем. И главное — железнодорожники перестают, наконец, либеральничать с нарушителями дисциплины.

Сейчас от наркоматов, больше чем когда-либо, требуется оперативное руководство каждой отдельной отраслью хозяйства. Отсутствие подобного руководства приводит к таким совершенно недопустимым явлениям, как, например, остановка конвейеров автомобильных заводов или сокращение производства ниток, о чем не так давно писала „Правда“. Ведь случаи остановки конвейеров на автозаводах в июне текущего года являлись результатом того, что Наркомтяжпром не руководил оперативно автопромыш-

ленностью, не обеспечил подлинное кооперирование подведомственных ему заводов, предоставив это большое дело самотеку. Лишь в результате безобразной, по сути дела вредительской, работы могло так случиться, что Наркомлегпром чуть ли не оставил потребителей без ниток. Потребовалось вмешательство правительства, чтобы навести порядок в этой отрасли хозяйства.

Подлинный большевик руководитель, у которого слово не расходится с делом, не может допустить провала работы, срыва государственных заданий и нечуткого отношения к интересам населения.

НКПС извлек уроки из шпионско-диверсионной и вредительской работы на транспорте. Бдительность перестала быть общей формулой, — она наполнилась конкретным содержанием, большевистской организацией работ. По предложению товарища Л. М. Кагановича Наркомат проверяет сейчас дорогу за дорогой. Наркомат совещается с работниками каждой дороги в отдельности, вникает во все детали, помогает конкретными советами и указаниями, а если нужно, то и людьми и средствами. На этих совещаниях руководители транспорта лично знакомятся с людьми каждой дороги, прислушиваются к их опыту, поддерживают всякую ценную инициативу. Конкретность в руководстве людьми, умение обучать их и учиться у них — таковы черты сталинского стиля управления.

В работе железных дорог есть еще немало крупнейших недостатков. Несмотря на перевыполнение плана погрузки в мае и июне, за железнодорожниками еще солидный долг стране — долг первых четырех месяцев 1937 года. Безаварийная работа по графику еще не стала всеобщей, а пока окончательно не изжиты аварии, нельзя говорить о полном оздоровлении транспорта. Отстает объем путевых работ, неудовлетворительно ведется строительство, много неполадок в связи и сигнализации, отстают паровозно-вагоноремонтные заводы. Не все благополучно и с перевозками: дороги еще плохо грузят лес, горючее, они не научились перевозить быстро и без потерь скоропортящиеся продукты. В дальнейшем улучшении нуждается пасса-

жирское движение. Полное выполнение решений февральского Пленума ЦК ВКП(б) наверняка позволит железнодорожникам покончить с этими недостатками и справиться с новыми задачами. А их ждет перевозка обильного урожая!

Пути сообщения всегда служили и служат приманкой для шпионов. Разведка проявляет особенный интерес к железным дорогам, ибо они имеют большое военное значение. Надо помнить и никогда не забывать, что буржуазная разведка будет и впредь засылать свою агентуру на советские железные дороги. Задача большевиков транспорта — не только не допускать к движению поездов непроверенных людей, но и познать всю массу железнодорожников с коварными методами буржуазных разведок. Надо каждому же-

лезнодорожнику — движению, павовознику, вагоннику, путейцу, связисту — привить способности часового, качества бойца и чувства верного стража интересов своей родины.

Железнодорожники были в свое время в обозе среди строителей социалистического хозяйства. Теперь они становятся передовыми. Железнодорожники учились у работников промышленности, теперь последние могут кое-чему научиться у железнодорожников. И прежде всего у них следует поучиться выполнению решений февральского Пленума ЦК ВКП(б), выполнению указаний товарища Сталина, настоящей большевистской борьбе за ликвидацию последствий вредительства.

Передовая „Правды“ от 4 июля.

Закрепим успехи, добьемся нового под'ема

Передовая „Правды“ за 4-е июля говорит о том, что железнодорожники под руководством сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича показывают пример большевистской работы. Транспорт стал грузить 95-100 тысяч вагонов в сутки. Резко сократилось число аварий и крушений. Пассажирские поезда в основном следуют по расписанию, 70 проц. товарных поездов идут по графику.

Под руководством партии и правительства железнодорожники по-большевистски взялись за улучшение работы дорог. Практически реализуя решения февральского Пленума ЦК ВКП(б), доклад и заключение Сталина, добиваясь все новых и новых побед, железнодорожники на деле ликвидируют последствия вредительства.

Вместе со всей армией железнодорожников мы гордимся тем, что, при личном участии вождя народов товарища Сталина, под испытанным руководством тов. Кагановича, наш транспорт превращается из отстающих в передовую отрасль народного хозяйства СССР.

Одновременно мы отмечаем, что Томская дорога

и в частности Тайгинское отделение все еще работают неудовлетворительно. Отправление поездов по расписанию составляет только 95-98 проц. Следование товарных поездов по графику не превышает 93 процентов. Имеются случаи аварий, срывается график оборота паровозов. По сравнению с маем в июне в 5 раз увеличилось количество порч паровозов в пути следования.

Мы еще не добились полной ликвидации последствий вредительства.

В отдельных бригадах и сменах у нас нет слаженности в работе паровозников, движущих, путейцев и вагонников. Все это требует от нас усиления работы по ликвидации имеющихся недостатков, тем чтобы в ближайшее время превратить Томскую дорогу из отстающих в передовую.

Успехи железнодорожного транспорта воодушевляют нас на новые победы на всех участках работы. Мы будем закреплять наши достижения и добиваться нового под'ема.

Колубаев,
диспетчер отделения движения.

Мягких,
диспетчер паровозного отделения.

Доклад начальника Томской железной дороги тов. Ваньяна на второй дорожной партийной конференции

На дорожной партконференции мы должны дать ответ, какие уроки извлечены нами из шпионажа, диверсий и вредительства японо-немецко-троцкистско-бухаринских бандитов. Мы должны вскрыть особенности этого вредительства, приемы врагов в борьбе с нами, вскрыть наши ошибки и ответить на вопрос, что уже сделано для ликвидации вредительства и его последствий, для ликвидации нашей политической беспечности.

Ровно полтора года тому назад на Томской дороге был нарком Лазарь Моисеевич Каганович. Он вскрыл и разгромил целую банду японо-троцкистских шпионов и диверсантов. Лазарь Моисеевич сплотил командный состав дороги, вселил в него уверенность в победе.

В результате его указаний и помощи стахановское движение поднялось на высшую ступень, родилось замечательное воронцовское движение, и дорога пошла вперед, стала работать лучше.

Троцкистский бандит, враг народа Мионов, орудовавший на Томской дороге, к приезду Лазаря Моисеевича выставил свою вредительскую „программу под'ема“ дороги. Он пытался доказывать отсутствие резервов на дороге, требовал, чтобы к двум путям Новосибирск — Чумовская был построен еще третий путь. Он настаивал на сооружении второго пути по направлению Эйхе — Сокур в то время, как первый путь еще не был готов. Он требовал построить 10 новых горков, автоблокировку до Мариинска и т. д.

Вся подлая деятельность троцкистского бандита Мионова и его компании имела одну цель: доказать, что дорога работает на пределе и не имеет больше внутренних ресурсов.

Подручным Мионова в составлении этой предательской „программы“ был некий Федоров — бывший нач. планового отдела дороги, изгнанный сейчас с дороги.

Принимал участие в составлении этой предательской „программы“ и т. Кривошеков, ныне работающий начальником планового отдела.

Лазарь Моисеевич Каганович разбил в пух и прах эту вражескую „программу“ и блестяще показал, какие громадные, неисчерпаемые ресурсы имеет дорога.

Томская дорога никогда в прошлом не выполняла плана, была самой отсталой дорогой. Выполняя указания Лазаря Моисеевича, дорога в 1936 году впервые выполнила годовой план, резко сократилось количество аварий. Железнодорожники Томской подняли го-

ловы, десятки лучших командиров стахановцев-кривоносовцев были награждены. Эти первые успехи создали праздничное настроение, породили благодушие у очень многих работников, в том числе и у руководителей дороги.

А в это время японо-троцкистские шпионы и диверсанты, озлобленные успехами в работе дороги, творили свое черное, гнусное дело.

Во всех основных службах дороги орудовали враги народа. В службе связи в роли начальника службы подвизался матерый шпион Воробьев, в службе пути на место махрового оппортуниста Алексея пробрался враг народа Дергачев, в особом отделе окопался подлый враг Хорьков. Вместо разоблаченного Абуашвили оказался троцкистский вредитель Казадаев, в Дортехснабе — троцкистский вредитель Славевский. Строительством руководил матерый и подлейший троцкист и шпион Зуев.

Вся эта остервенелая банда шпионов и диверсантов организовала немало крушений на дороге. Подлейший японо-троцкистский шпион Зуев подготавливал крушение маньчжурского экспресса на станции Ельцовка. Этот подлейший изувер был в бешенстве, когда благодаря бдительности машиниста крушение удалось предотвратить.

Наша идиотская болезнь — беспечность дороги обогнала нашу страну. Она стоила многих человеческих жизней. Благодаря беспечности на шахтах скопилось миллион 800 тысяч тонн невывезенного угля, на Кузнецком заводе 100 тысяч тонн рельсов, в которых так остро нуждалась наша страна. Под удар были поставлены перевозки хлеба, семян, свеклы.

Февральский Пленум ЦК ВКП(б), доклад и заключительное слово товарища Сталина могучим прожектором осветили путь нашей дальнейшей работы. Доклад и заключительное слово товарища Сталина и решения Пленума показали нам путь ликвидации идиотской болезни — политической беспечности.

Вскоре после Пленума ЦК ВКП(б) мы созвали актив дороги, где развернулась острая критика недостатков и провалов в нашей работе. Огромнейшую роль в развертывании критики сыграла телеграмма Лазаря Моисеевича, в которой он обвинил руководителей дороги в гнилых настроениях и указал, что на дороге еще не раскрыты целые гнезда шпионов, диверсантов и вредителей. Тов. Эйхе на пленуме крайкома подвергнул резкой критике работу дороги. Все это помогло нам изживать настроения

благодушия, ротозейства и беспечности.

Вместо разоблаченных подлейших врагов народа Зуева, Воробьева, Казадаева, Хорькова, Власенко, Заварихина и др. мы стали смело выдвигать новых, молодых и преданных партии работников. 258 лучших инженеров, техников, стахановцев-кривоносовцев были выдвинуты на командные посты. Начальником служб движения выдвинули т. Горюхова, бывшего начальника отделения, начальником служб пути т. Никитина — бывшего начальника станции пути, начальником Дортехснаба т. Петухова, начальником Кузнецкого вагонного депо т. Ситникова — бывшего приемщика вагонов, начальником депо Белово т. Иванова — бывшего мастера, начальником Кузнецкого депо тов. Ипатова — бывшего машиниста и т. д. Все эти наши молодые и преданные работники прекрасно освоили технику дела.

Далее тов. Ваньян подробно говорит о том, что на основе решений февральского Пленума ЦК ВКП(б) на дороге создан ревизорский аппарат. Подобраны и утверждены приемщики паровозов, приемщики вагонов, машинисты-инструктора, колесные мастера. Все эти работники подобраны из лучших, проверенных стахановцев-кривоносовцев, коммунистов и комсомольцев. Эти новые кадры энергичных, подготовленных и преданных работников позволяют ускорить под'ем работы всех звеньев дороги.

В результате очищения дороги от врагов, укрепления важнейших звеньев новыми кадрами энергичных и преданных работников работа дороги начала улучшаться.

Коммерческая скорость — наиболее важный показатель после погрузки. Задача по коммерческой скорости мы пока не выполняем. По плану мы должны давать 22,6 километра коммерческой скорости, а даем 20,9 километра. В свое время троцкистские вредители Постников и другие доказывали, что 12—14 километров коммерческой скорости есть предел, больше которого дать невозможно. И вот, наша пока плохо работающая дорога дает 21 километр. Это означает, что мы смело можем довести коммерческую скорость до 23—24 километров. Для этого у нас есть все технические и иные возможности.

Однако, разгромив и изгнав троцкистских мерзавцев, мы далеко еще не извлекли всех уроков из вредительства японо-немецко-троцкистско-бухаринских агентов.

Во-первых, еще не вся троцкистско-бухаринская сволочь разоблачена как в

аппарате управления, так и на местах.

Во-вторых, крайне слабо поставлено у нас дело большевистского воспитания и сплочения хозяйственных кадров.

В-третьих, крайне медленно проводятся организационно-технические мероприятия для ликвидации выявленных последствий вредительства.

Если мы не ликвидируем аварий и крушений, не организуем движение всех поездов по графику, то разговоры о ликвидации последствий вредительства, о выполнении приказов наркома будут пустой болтовней.

Дорога еще не выполняет основного показателя — плана погрузки.

Если дорога не выполняет основных показателей работы, то, следовательно, нужно признать, что мы, большевики Томской дороги, не выполнили решений февральского Пленума ЦК ВКП(б) по ликвидации последствий вредительства.

Тов. Ваньян подробно излагает конференции материалы аварий и крушений, значительно выросших за последнее полугодие. Дорога имеет огромное количество брака в работе, т. е. грубых нарушений Правил технической эксплуатации.

Самое позорное место по авариям и крушениям и по браку в работе занимает 3-е — Эйхенское отделение и 2-е — Новосибирское отделение. Только одно третье отделение дает треть всего количества крушений и аварий по дороге. Эйхенское отделение — нач. отделения Шевченко, нач. политотдела Гришин, Новосибирское отделение — нач. отделения т. Оборотов, нач. политотдела т. Боровский — в них больше половины всех крушений и аварий по дороге.

Как мы выполняем новый график движения поездов? В январе отправление поездов по расписанию по дороге составляло 48 процентов, в июне 72,9 процента. Сдвиг есть, но удовлетворить нас он не может. Предельщики доказывали, что вообще стопроцентного отправления поездов по расписанию и проследования поездов не может быть в природе, а топкинцы несколько дней подряд дают 100 процентов отправления и проследования поездов по расписанию. Это — яркое свидетельство того, что мы можем не только разоблачать и уничтожать троцкистских мерзавцев, но и громить их делом, выкорчевывать их подлые предельческие теории.

В январе проследование поездов по расписанию по дороге составляло 18 процентов, в июне — 53,2 процента. Здесь тоже есть сдвиг, но менее значительный. Блестящая работа Топкинского отделения в по-

ледние дни, когда оно дало 98 процентов проследования поездов по расписанию, также говорит о полной возможности езды точно по графику. Хуже всех обстоит дело с отправлением и проследованием поездов по расписанию также на третьем отделении.

Руководители Топкинского отделения провели большевистскую работу, чтобы обеспечить отправление и проследование поездов по расписанию. У них следует учиться. Мы можем и должны добиться отправления всех поездов по расписанию.

Докладчик дает подробный анализ некоторых крушений и аварий, на конкретных примерах он показывает, что большинство крушений и аварий есть результат вредительско-диверсионной деятельности врагов. Машинист депо Новосибирск Самохин проехал семафор с пассажирским поездом № 75. Он был уволен и предан суду. Кем он оказался? Колчаковский доброволец, водил колчаковские штабные поезда, работал на бронепоездах у Калчака, был разоблачен как мерзавец, пролезший в партию. Разве можно было допускать его на паровоз? Разве для того, чтобы его вынаты, нужно, чтобы он устроил крушение с пассажирским поездом? Вот где наша политическая беспечность.

Тов. Ваньян на конкретных примерах показал, что важнейшие узлы дороги засорены классово-чуждыми и враждебными элементами.

Мы по дороге разоблачили далеко еще не всех японо-немецко-троцкистских шпионов и диверсантов, при таившихся в различных звеньях нашей дороги. Разоблачение и выкорчевывание врагов — это не кампания, а важнейшая повседневная большевистская работа.

Необходимо не только разоблачать и выкорчевывать врагов, но на основе четкого плана провести ряд конкретных организационно-технических мероприятий по ликвидации последствий вредительства.

Докладчик говорит о необходимости внимательного и чуткого отношения к людям, об индивидуальном подходе при проверке работника.

Станции Эйхе и Новосибирск и оба эти отделения в целом являются наиболее засоренными классово-враждебными элементами. В силу своего огромного значения в работе дороги они являются наиболее притягательными пунктами для шпионов, диверсантов и вредителей.

Вредители наиболее активно вели свою подлую

(Окончание см. на 3-й стр.)

„Надо каждому железнодорожнику—движенцу, паровознику, вагоннику, путейцу, связисту—привить способности часового, качество бойца и чувства верного стража интересов своей родины.“
(Из передовой „Правды“ за 4 июля.)

Не успокаиваться на достигнутом

Чувством безграничной гордости наполняется сердце, когда читаешь статью „Правды“—Железнодорожники показывают пример большевистской работы.

Нет слов, которыми можно было бы в полной мере выразить благодарность любимому железнному нарком тов. Кагановичу, который за короткий срок сумел мобилизовать лучших людей на выполнение задач, поставленных вождем народов товарищем Сталиным.

Оглядываясь в прошлое Тайгинского отделения, нельзя без содрогания вспомнить все то, что происходило на отделении: станции были забиты грузом, поезда стояли, горы грузов лежали не вывезенными со складов отправителей, а фабрики и заводы голодали из-

за отсутствия топлива и стройматериалов. Сейчас этого нет.

Лазарь Моисеевич вселил в нас уверенность в победу. Нам, диспетчерам, дан в руки замечательный документ—график движения поездов. В борьбе за 100 проц. проследование поездов по графику выдвинулись лучшие люди отделения: Кошель, Колубаев, Феденченко. У меня в среднем за июнь месяц прошло по графику 92 проц. всех поездов.

Этого безусловно недостаточно. Нам надо перенять опыт работы передовых диспетчеров и добиться, чтобы все поезда ходили точно по графику.

Артюхов,

диспетчер Тайгинского отделения.

Гордимся победой транспорта

С чувством великой радости мы прочитали передовую „Правды“ от 4 июля.

Под руководством железного наркома т. Кагановича, лучшего соратника тов. Сталина, железнодорожный транспорт из отставшей отрасли социалистического хозяйства превратился в передовую. Задача—грузить 95-100 тысяч вагонов в сутки—выполнено; почти все поезда ходят по наркомовскому графику. В одержанных победах есть частички и нашего труда.

Мы, старые железнодорожники, за всю свою работу на транспорте не имеем аварий и брака. Будем также честно и четко работать в дальнейшем.

Наши стрелки будут в отличном техническом состоянии, всегда готовые пропускать поезда с высокой кривоносовской скоростью по наркомовскому графику.

Можевно,

Шарофутдинов,

стрелочники-стахановцы ст. Анжерская

За четкую безаварийную работу

Историческое решение февральского Пленума ЦК ВКП(б), доклад и заключительное слово товарища Сталина мобилизовали внимание всех железнодорожников, командиров и политработников на быстрейшую ликвидацию последствий вредительства. Под руководством сталинского наркома Л. М. Кагановича железнодорожный транспорт превратился в передовую отрасль народного хозяйства. Железнодорожники на деле показали, как нужно бороться и побеждать.

К сожалению Томская дорога является все еще отсталой, а Тайгинское отделение аварийным. В июне на Тайгинском отделении насчитывается 7 случаев порч паровозов с требованием резерва, 19 случаев порч паровозов без требования резерва, 5 случаев растяжек поездов в пути следования, три случая приема поездов на занятый путь, сходы вагонов и т. д.

Наша задача состоит в том, чтобы до конца ликвидировать недостатки в работе Тайгинского отделения, а в ближайшее же время превратить его в образцовое отделение.

Катаев,

пом. участкового ревизора по безопасности движения поездов.

Недопускать срыва погрузки

Тайгинское отделение не развернуло большевистской борьбы за выполнение государственного плана погрузки. План погрузки в июне не выполнен. Диспетчеры отделения и начальники станций ввиду своей неразворотливости не ведут настоящей борьбы за использование внутренних ресурсов. За два три часа до окончания отчетных суток вагоны продолжают оставаться неразгруженными.

В июне за три часа до окончания суток по станции Тайга (нач. ст. Карпов) не подано под выгрузку 529 вагонов. По ст. Томск I (нач. станции Парфинович) допущен недогруз 46 вагонов, по ст. Томск II (нач. ст. Полуднев) 109 вагонов. По ст. Юрга I—60 вагонов. Всего по отделению оставались не разгруженными 744 вагона. На этих станциях нет большевистской борьбы за ускорение оборота вагонов.

Тайгинский Леспромхоз и Яйский Лесокомбинат, не смотря на указания центра не производят разделку крепкого леса, в то время, как на шахтах Кузбассугля ощущается недостаток крепей. По этой причине отделение недогружает 50—60 вагонов в сутки.

Управлению Томской дороги необходимо увязаться с краевыми органами лесной промышленности и не допускать срыва погрузки на Тайгинском отделении.

Кирчанов,

нач. грузовой части отд.

Работа отделения за 8 июля

Погрузка:

план погрузки—745 вг.

ПОГРУЖЕНО:

8 июля 484 вагонов

УГОЛЬ

План погрузки: 418 вг.

ПОГРУЖЕНО:

8 июля 259 вагонов

Погрузочные станции грузили так:

Название станций	Погрузка		
	Числа	Задание	Выполн.
Ст. Анжерская (нач. ст. Селиверстов)	8	216	100
Ст. Судженка (нач. ст. Шевцов)	8	202	159
Ст. Яя (нач. стан. Коваль)	8	85	61
Ст. Томск II (нач. ст. Полуднев)	8	12	17
Ст. Тайга (нач. ст. Карпов)	8	36	26
Ст. Яшкино (нач. ст. Заболотский)	8	34	18

Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 100%.

Проследовало поездов по расписанию 96,2%

Участковая скорость 28,9 км в час при плане 24 км.

По не распорядительности начальников станции сорвана погрузка угля: ст. Анжерская—не загрузила 48 вагонов поданных в 12 часов и ст. Яя сорвала погрузку 18 вагонов поданных в 15 ч. 40 м.

Сведения о движении поездов даны за 7 июля.

ОКОНЧАНИЕ ДОКЛАДА НАЧАЛЬНИКА ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ТОВ. ВАНЬЯНА

(Начало см. на 2-й стр.)

деятельность именно на этих узлах. Они, например, вредительски проектировали и построили механизированную горку на станции Эйхе, вредительски расставили семафоры, вредительски составили проект механической централизации на станциях Эйхе, Обь и других.

Докладчик обращает внимание конференции на необходимость повседневной борьбы за внедрение Правил технической эксплуатации. Проверка знаний Правил технической эксплуатации, проведенная ревизорским аппаратом, показала, что на дороге имеется большое количество железнодорожников, связанных с движением поездов, но не сдавших испытания по Правилам технической эксплуатации, т. е. не знающих этих Правил. Это позорное явление должно быть ликвидировано. Внедрение Правил технической эксплуатации это тот рычаг, при помощи которого мы внедрим дисциплину, ликвидируем бестолковщину, кос-

ность, выгодные вредителям и диверсантам.

Тов. Ваньян указывает на недопустимо плохое использование вагоноремонтных пунктов, многие из которых не загружены работой. В них плохо используют оборудование. Во многих вагоноремонтных пунктах вагоны ремонтируются по-прежнему на открытом воздухе, а помещение для ремонта вагонов стоит на замке. Так было в Новосибирском, Усятском и других ВРП.

Половина аварий и крушений, которые мы имеем на дороге за полгода, произошли по вине вагонников. Наиболее аварийные это вагонные участки Новосибирск, Эйхе, Болотное.

Вагонное хозяйство дороги, имеющее мощную техническую базу, позволяет нам иметь всегда остаток больных вагонов не выше, а ниже нормы и производить высококачественный ремонт вагонов любого объема. За последнее время мы сумели уменьшить количество больных вагонов

вдвое, сумели отремонтировать 600 хопперов. У нас есть участки, показывающие пример хорошей организации работы, например, в Белово, который возглавляет тов. Стышков. Все это говорит о том, что мы можем полностью и в короткий срок выполнить приказ наркома товарища Кагановича по вагонному хозяйству.

Вредители, орудовавшие в службе пути, строили план ремонта пути так: давали рельсы, шпалы всем понемножку и некомплектно и получалось—один километр привелешь в порядок, а другой нет, шпалы хорошие, а рельсы плохие и наоборот, а в общем—паровозы с большой скоростью пустить нельзя.

Главное по ликвидации последствий вредительства в пути заключается в том, чтобы отремонтировать путь по целым направлениям и полностью. Так мы построили свой план ремонта пути.

Необходимо признать, что для ликвидации последствий вредительства сле-

дано еще позорно мало, хотя времени прошло уже много. У нас есть все необходимое для того, чтобы выполнить план ремонта полностью и в срок. Мы провели большую работу по проверке и укреплению путейских кадров. Изгнали большое количество враждебных элементов, особенно среди путеобходчиков, укрепили важнейшие дистанции энергичными проверенными командирами, выдвинутыми из молодых инженеров, из мастеров коммунистов и комсомольцев. Далее докладчик останавливается на вопросах ликвидации последствий вредительства в паровозном хозяйстве. Основной программой для этой работы является последний приказ наркома по паровозному хозяйству, который необходимо быстро и четко выполнить.

В депо Тайга позорно проваливают сафроновское движение. В июне депо Тайга имеет 20 порч паровозов. Это свидетельствует о том, что мерзавцы еще не выкорчеваны до конца в этом депо. А парторганизация депо не принимает необходимых мер.

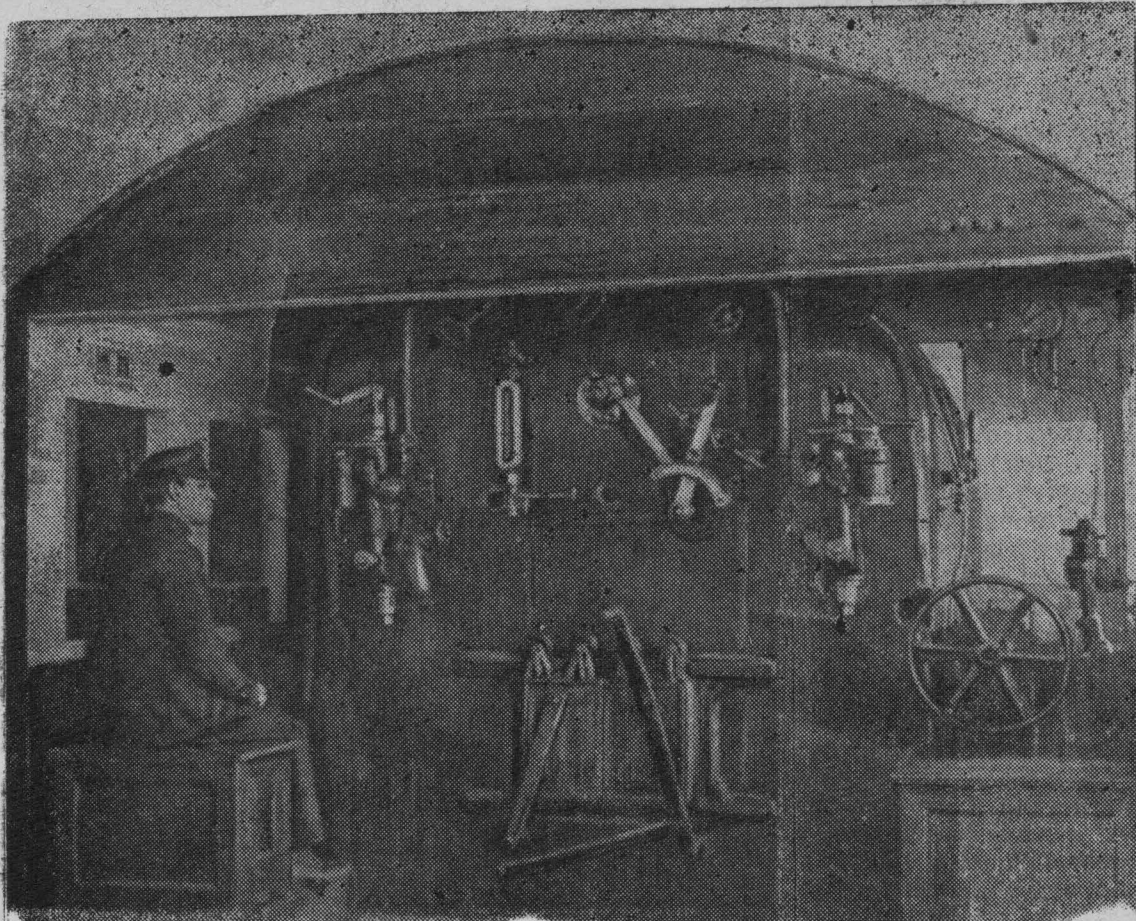
Сейчас дорога дает 280

километров среднесуточного пробега паровозов, а в отдельные дни до 298—300 километров. Поэтому конференция в своем решении должна потребовать от нас обеспечить 300 километров среднесуточного пробега, как минимум. Это и будет борьба за ликвидацию последствий вредительства.

Итог нашей работы—решение февральского Пленума ЦК ВКП(б) мы выполняем плохо.

Поднять Томскую дорогу по-настоящему мы сможем только при условии дальнейшего сплочения нашей парторганизации, сплочения наших кадров—командиров, инженеров, техников и стахановцев-кривоносовцев.

Нет сомнения, что решения дорожной партконференции, принятые в соответствии с постановлениями февральского Пленума ЦК ВКП(б) и указаниями товарища Сталина, еще больше сплотят большевиков Томской дороги. Задачи, поставленные перед нами в июле Центральным Комитетом партии, сталинским наркомом тов. Кагановичем и крайкомом партии, мы выполним во что бы то ни стало.



Один из экспонатов Тайгинского Дома техники. Макет паровозной будки машиниста (в натуральную величину)

(Фото К. Антипенко)

Успешно разместим заем укрепления обороны Союза ССР

ПЕРЕДОВИКИ ПО ПОДПИСКЕ НА ЗАЕМ

Первыми по Тайгинской поликлинике откликнулись на заем обороны страны санитарка тов. Воробьева, под писавшая на 200 руб. при ставке 175 р., швейцар тов. Скулкин, давший подписку в 100 руб. при зарплате в 90 рублей.

Тов. Скулкин в своем выступлении на митинге сказал: — Мы покажем всем предателям родины, на что

способен рабочий класс в борьбе за сохранение неприступности великой родины.

Наши средства, которые мы даем займам государства, — говорит т. Воробьева, — доказательство любви к родине и ее вождю Иосифу Виссарионовичу Сталину.

Сухов,

врач поликлиники.

ВЗАЙМЫ ГОСУДАРСТВУ

Женщины - домохозяйки ст. Судженка с большим желанием проводят подписку на заем укрепления обороны Союза ССР. 36 домохозяек активисток станции подписались на сумму 675 руб. Отдельные домохозяйки, как т. т. Соболев-

ская, Твердохлебова, Сулимова, Крюкова подписались на 50 руб. каждая т. т. Иконникова, Мякишева и др. подписались по 25. руб.

Просим последовать на шему примеру домохозяек активисток ст. Анжерская.

Жукова.

Выше чем на трехнедельный заработок

С большой радостью работники станции Богашово подписываются на заем укрепления мощи нашей родины. Сразу же после про-

веденного митинга на заем подписались 20 человек. Сумма подписки составила 2945 руб., что превышает трехнедельный заработок.

Все как один подписались на заем

Горячо откликнулись рабочие Ижморского совхоза на решение правительства о выпуске займа обороны СССР. В первый же день 2-го июля все как один подписались на заем. Мы, заявили рабочие, под-

писываясь на заем, еще сильнее укрепим обороноспособность нашей родины. Сделаем наши границы неприступными, чтобы враг не мог помешать нам строить социализм в нашей стране.

В. Кабанов.

На укрепление обороны родины

Коллектив работников ст. Судженка с большим подъемом провел реализацию займа укрепления обороны СССР. При фонде заработной платы 13339 рублей под писка на заем выразилась в сумме 12080 руб.

Дежурный по станции тов. Парфенов дал займы государству 500 рублей, начальник станции тов. Швецов подписался на 850 рублей. Дежурный по станции т. Шабалин, составители тт. Коротаев и Цапай подписались выше, чем на месячную ставку.

Выдайте облигации

Рабочие 9 околотка Тайгинской дистанции из-за безобразной работы конторы до сих пор не могут получить облигации займа второй пятилетки (выпуска 4-го года).

Ремонтный рабочий тов. Федченко не получил облигаций на сумму 50 рублей., тов. Шевелев на 25 руб., тов. Костриков на 100 руб., т. Зенькин на 100 руб., т. Бризуль на 150 руб., тов. Шерстнев на 125 руб. и т. д. Все эти товарищи лишены возможности участвовать в проходивших тиражах выигрышей.

Задержка выдачи облигаций является явным нарушением законов партии и правительства. Нач. конторы дистанции пути т. Цуркин должен немедленно выдать облигации на руки займодержателям.

Розум,

дежурный по ст. Богашово.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

УЙМИТЕ ХУЛИГАНОВ

На блок-посту Тальменка среди путевых рабочих процветает пьянство и хулиганство. Бригадир пути тов. Ларин и ремонтный рабочий Шутков систематически пьянствуют.

6 июля в путевом бараке проводилось заседание местного комитета. В пьяном виде Ларин и Шутков явились в барак и приказали собравшимся на заседании разойтись. Когда

им было предложено освободить помещение, эти хулиганы накинулись с кулаками на пред. МК тов. Панкова и члена МК тов. Жерновского.

О безобразном поведении Шуткова и Ларина не раз сообщалось в Болотнинскую милицию, но мер по отношению хулиганов до сих пор не принято.

Лопоносов,

нач. блок-поста Тальменка.

Не создают условий для работы

В отделе найма и увольнения ст. Тайга телефон был поставлен на одном про вое с конторой. Вести необходимые переговоры по нему было нельзя. Я обратился к начальнику связи тов. Усачеву с просьбой поставить телефон на отдельном про вое.

Вместо того, чтобы создать нужные условия для работы, Усачев послал монтеров, которые совсем убрали телефон.

Я считаю действия Усачева неправильными.

Ходоровский,

нач. отдела найма и увольнения ст. Тайга.

Отделяются обещаниями

На блок-посту 331 км разговоры об установке радио ведутся очень давно. Еще в 1935 году была установлена антенна, несколько позже приобретена аппаратура, но, несмотря на все это, радио продолжает упорно молчать.

Не раз я обращался за содействием к начальнику политотдела т. Ильину. Он обещал помочь. — Через неделю все будет установлено — так он мне сказал последний раз. На самом деле прошел уже год, а просьба моя так и осталась не удовлетворенной.

Кожухов,

нач. б. поста 331 км.

ВОТ ТАК ПОДГОТОВНА

2-го июля в Тайгинской техшколе машинистов должно было проводиться отчетно-выборное профсоюзное собрание.

О том, какое огромное политическое значение имеет эта перевыборная кампания, каждый из нас знает. Однако наш профком, возглавляемый тов. Рябчук, не провел должной подготовки к выборам, а поэтому и результата хорошего не получилось.

На собрание явилось вместо 280 чел. только 127 ч. Отчетный доклад тов. Рябчук подготовлен не был. Собрание отложили на следующий день.

Винovat в этом тов. Рябчук, но не в меньшей мере повинен и партком, который не возглавил и не помог по-настоящему в организации и проведении выборов в профсоюзы.

Казин.

Остаются в неотремонтированных квартирах

4 года, я живу в доме НКПС № 26. ст. Анжерская. Ремонта ему за все это время еще не производилось. Дом осел, в стенах и потолках щели, кругом дует ветер. Начальник вагона — ремонтного пункта тов. Пашенко, мастер Капелко и прораб Тайгинской жилищной дистанции

тов. Пономаренко об этом знают, но мер к ремонту дома никаких не принимают.

Если в летний период не произведут штукатурку и конопатку, то всем 16 семьям жить зиму в этом доме будет невозможно.

Клятченко,

жилец дома № 26.

Пономаренко срывает ремонт квартир

Лето подходит к концу, а на станции Иверка к ремонту служебных помещений и квартир рабочих еще не приступали. Начальник Анжерской жилищной дистанции т. Пономаренко проявляет в этом деле полную беспечность. На что он надеется — неизвестно.

Васильев,

нач. станции Иверка.

СПЕКУЛЯНТ

Машинист водокачки ст. Таскаево Ефименко решил заняться спекуляцией. Имея квартиру в доме НКПС, он платит за нее 5 р. 26 коп., а с квартирантов берет 15 руб. в месяц. Можно ли допускать такое мародерство?

Ух.

За редактора

П. Пленин.