

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 125 (833)

18 декабря 1938 года, воскресенье

Цена 8 коп.

Крепить трудовую дисциплину

Наступили суровые декабрьские морозы. Железнодорожный транспорт вступил в самый ответственный период своей работы. От нормальной и бесперебойной работы его, сейчас зависит успешный рост социалистического хозяйства нашей родины, крепость и могущество советских границ.

Каждая станция, раз'езд, каждый в отделе железнодорожника, несмотря ни на какие трудности, а в условиях работы зимой они несомненно есть, должны работать четко, точно выполняя свои функции.

Основное и главное условие для обеспечения победы—железная трудовая дисциплина. Лучшие люди, стахановцы кривоносовцы—это прежде всего люди высокой дисциплины, строго выполняющие дисциплинарный устав и наркомовские Правила технической эксплуатации.

На нашем Тайгинском отделении есть не мало железнодорожников, которые по большевистски встречают трудности, успешно преодолевают их своей четкой организованной работой.

Взять к примеру 6-ю дистанцию пути. Она хорошо подготовилась к зиме. Путьцы этого коллектива снеговые заносы встретили во всеоружии. Люди были правильно расставлены, проинструктированы, проявили высокую дисциплинированность. Все это дало им возможность обеспечить бесперебойное движение поездов.

Высокие образцы стахановско-кривоносовской работы, несмотря на морозы, дают машинисты тт. Васильев, Корчуганов, Иванов, поездной вагонный мастер Соколов, составители тт. Майков, Ульяхин, Писарев, дежурный по станции Я.А. Андреев, главный кондуктор Меркулов Т., старший стрелочник станции Судженка Алексеев и другие.

Однако у нас есть и такие люди, которые безответственно относятся к выполнению своих служебных обязанностей, забывших Устав в котором записано:

«Всякое нарушение работниками железнодорожного транспорта своих обязанностей, влечет за собой угрозу для жизни перевозимых железными дорогами людей, для своевременной и аккуратной доставки грузов социалистической промышленности и сельского хозяйства, для целостности доверенной транспорту социалистической собственности и для обороноспособности СССР».

Нарушение трудовой дисциплины, невыполнение Правил технической эксплуатации и сигнализации—преступление, неизбежно влекущее к браку в работе, к авариям и крушениям.

За одну только первую половину декабря на нашем отделении насчитывается 90 браков в работе связанных с движением поездов. Это исключительно тревожный сигнал. Он говорит о том, что трудовая дисциплина на отделении не стоит на должной высоте и в этом отношении необходимо принять самые решительные меры.

В советской стране труд является делом чести, доблести и геройства. Рабочие и служащие наших предприятий и учреждений работают для себя, для своей пользы, но интересы государства и народа всегда должны быть выше личных интересов. Вот почему у нас не должно быть людей нарушающих дисциплину. А что мы имеем? Прогулы, выходы на работу в нетрезвом виде, невыполнение приказов вышестоящих командиров, в целом ряде коллективов, далеко не редкое явление.

Надо прямо сказать, что профсоюзные и партийные организации за последнее время явно ослабили свое внимание к таким вопросам, как трудовая дисциплина, борьба за уплотненный рабочий день и т. д. Особенно ослаблена борьба с прогулами.

Вот уже третий день самовольно не выходит на работу машинист депо Тайга Гладышев. Допустили в декабре прогулы арматурщик промывочного цеха депо Рандин, слесарь под'емки Попов, токарь механического цеха Щерб, поездной качегар Лыткин и другие.

Чем как не разгильдяйством и безответственностью можно объяснить такой факт, как умышленный срыв отправления двух поездов машинистом Беспаловым. Два раза он выезжал под поезда, дважды записывался на контрольной, но ни одного поезда не увел, выжидая когда ему предоставится возможность взять неполновесный состав.

Грубые нарушения трудовой дисциплины имеются и в других службах отделения. 13 декабря отстал от своего поезда вагонный поездной мастер Савчук. Допустил отставание от поезда поездной мастер Городов.

Важно отметить, что кропотливая воспитательная работа отдельными командами подменена голым администрированием. Заместитель начальника депо т. Рандин считает, что единственным методом борьбы за укрепление трудовой дисциплины являются административные взыскания. Зачастую не вникнув в существо поступка он выносит одно взыскание за другим. Пользы от этого конечно получается мало.

Имеет место и другая крайность, когда со злостными прогульщиками на протяжении долгого времени либеральничают. За продолжительное время в депо Тайга, несмотря на большое количество прогулов, уволен с работы только один злостный прогульщик Воронин. В законе же от 15 ноября 1932 года „Об увольнении за прогул без уважительных причин“ очень ясно сказано, что «в случае хотя бы одного дня неявки на работу без уважительных причин работник подлежит увольнению с предприятия или из учреждения с лишением его права... пользования квартирой, предоставленной ему в домах данного предприятия или учреждения».

Большую роль в проведении воспитательной работы играют производственные товарищеские суды. В паровозном и вагонном депо они проводятся регулярно и надо сказать, дают хорошие результаты. Проведение их и в дальнейшем безусловно необходимо.

Задача партийных и профсоюзных организаций мобилизовать всех железнодорожников на выполнение боевого приказа № 313/Ц народного комиссара путей сообщения Л. М. Кагановича «О проверке выполнения приказа № 231/Ц и об обеспечении нормальной работы железнодорожного транспорта зимой 1938-39 г.». В нем сказано, что «Борьба за порядок, дисциплину, аккуратность, против прогульщиков, бракоделов, разлагающих работу транспорта—есть святой долг каждого сознательного железнодорожника. Товарищеские суды должны стать серьезным средством в борьбе за честь железнодорожника против тех, кто в страду, в самую трудную пору для железнодорожников, наносит им удар в спину своей недисциплинированностью и разгильдяйством».



ВАЛЕРИЙ ПАВЛОВИЧ ЧКАЛОВ

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СООБЩЕНИЕ

Правительство Союза ССР с глубоким прискорбием извещает о гибели великого летчика нашего времени Героя Советского Союза товарища

Валерия Павловича Чкалова

при испытании нового самолета 15 декабря с/г.

СОБОЛЕЗНОВАНИЕ СОВНАРКОМА СОЮЗА ССР И ЦК ВКП(б)

СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) выражают семье тов. Валерия Павловича Чкалова свое соболезнование в связи с гибелью Героя Советского Союза тов. ЧКАЛОВА.

Правительство Союза ССР постановило:

- 1) Организовать правительственную комиссию по похоронам тов. ЧКАЛОВА в составе тт. Булганина (председатель), Щербакова, Локтионова, Громова, Байдукова и Белякова.
- 2) Похороны тов. ЧКАЛОВА принять за счет государства.
- 3) Похоронить тов. ЧКАЛОВА на Красной площади у Кремлевской стены.
- 4) Назначить персональную пенсию семье тов. Чкалова.

О порядке занесения на дорожную доску почета

Постановление политотдела Томской ж. д. от 14 декабря 1938 г.

1. В изменение существующего порядка, установить, что на дорожную доску почета в газете «Железнодорожник Кузбасса» заносятся: предприятия (депо, станции и т. д.), цехи, смены, бригады, а также отдельные командиры, стахановцы-кривоносовцы, инженерно-технические работники, показавшие высокие образцы в борьбе за выполнение приказов сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, за безамарийную стахановскую работу в зимних условиях.
2. Заносить на доску почета: станции и раз'езды, депо, вагонные участки, вагоноремонтные пункты, листания пути и связи и другие предприятия—по представлению политотдела отделения, отделения движения (в отношении станций и раз'ездов), паровозного отделения (в отношении депо) и райкома союза; узловые единичные смены—по представлению парткома узла; цехи, бригады, смены, а также отдельных командиров, стахановцев-кривоносовцев и инженерно-технических работников—по представлению начальника предприятия, парткома и месткома.

Начальник политотдела Томской дороги
В. КАРАСЕВ.

П Р И К А З

1 декабря 1938 г.

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№ 313/Ц

О проверке исполнения приказа № 231-Ц и об обеспечении нормальной работы железнодорожного транспорта зимой 1938-39 г.

15 — 17 ноября 1938 г. происходил актив НКПС с участием руководящих работников дорог.

На активе было установлено, что после провалов в работе зимой 1937—1938 г., а ч и н а я с апреля, железнодорожный транспорт улучшил работу и летом план погрузки выполнял, хотя и не перекрыл задолженности по погрузке за первый квартал 1938 г. Решающую роль в этом улучшении работы сыграло то, что командиры и политработники на основе выполнения приказа № 231/Ц успешно боролись за восстановление на ж. д. транспорте сталинских методов работы и основ стахановско-кривоносского движения.

На активе выяснилось, что ряд дорог: им. В. В. Куйбышева, Рязано-Уральская, Казанская, Восточно-Сибирская работали летом и работают сейчас неудовлетворительно, ряд станций и депо работают плохо.

Несмотря на это железнодорожный транспорт в целом вступает в зиму 1938—1939 г. лучше подготовленным, чем в прошлую зиму и следовательно меньше поводов для прикрытия плохой работы неподготовленностью.

По путевому хозяйству—закончен ремонт шитов, отремонтированы снегоочистители, заключены договора на рабочую силу, снизилось, в связи с развернувшимися во 2-3 кварталах путевыми работами, количество предупреждений. По паровозному хозяйству—заканчивается ремонт депо и устройств, хотя ряд депо все еще отстают. Обеспеченность запчастями выше прошлого года, сам паровозный парк также в лучшем состоянии—меньший процент больных паровозов. По хозяйству движения—заканчиваются работы по электроосвещению, приводятся в порядок инвентарь для снегоочистки, заканчиваются работы по отоплению ожидалок. Вагонное хозяйство—отстало по обеспеченности запчастями и НКПС принимают сейчас меры к усилению снабжения вагонного хозяйства запчастями.

Само собой разумеется, что нельзя считать подготовку законченной, тем более, что зимние условия требуют, чтобы в течение всей зимы не ослаблять работу по преодолению трудностей, возникающих в депо, на станциях, околоте, участке.

Опыт прошлых зим показывает, что значительная часть затруднений возникла потому, что не уделялось необходимого внимания предупреждению и ликвидации трудностей, порождаемых зимними условиями, таких, как замораживание частей на паровозах, главных резервуаров автотормозов, воздушной магистрали, воздухораспределителей, пресс-масленок, водонапорных труб, инжекторов; нарушение режима охлаждения котла паровоза и как следствие течи труб, связей и швов; неисправность песочниц и пескосушилок; замораживание воздушной магистрали вагонов, сгущение смазки и, как следствие, горение и расплавление подшипников и букс; заносимость снегом крупных станций, перегонов при неправильной установке шитов, забивка стрелок и крестовин снегом и льдом; нераспорядительность при очистке снежных заносов, особенно на станциях, и т. д. и, как следствие, нарушение работы станций.

Значительная часть командиров вместо усиления своей действенности и оперативности пасовала перед этими трудностями и усугубляла трудности.

Главное, что необходимо для обеспечения нормальной работы и выполнения плана погрузки и выгрузки в зиму 1938—39 г., это:

а) укрепить и поддерживать каждодневно твердую дисциплину всех работников ж. д. транспорта, в особенности связанных с движением поездов, сплотить на борьбу с трудностями зимы всех передовых людей транспорта, развернув вширь и в глубь массово-политическую работу;

б) обеспечить уверенность и устойчивость кадров; давая решительный отпор разгильдяям, летунам, налагая установленные

законом взыскания на срывщиков дисциплины, недопускать в то же время огульного охивания работников и массовых взысканий, к которым особенно любят прибегать слабовольные командиры;

в) обеспечить оперативность командно-политического состава как на линии, так в НКПС, заблаговременно, хотя бы за несколько дней, предвидеть назревающие трудности и предупредить их, недопуская растерянности;

г) организовать инструктаж всеми службами своих низовых звеньев и помощь работникам в их работе, в частности, по распространению и в зимних условиях передовых стахановско-кривоносских методов;

д) не допускать такого срыва графика, какой был в прошлогоднюю зиму, когда фактически поезда шли без всякого графика; обеспечить движение поездов и оборот паровозов по графику, в первую голову на главных направлениях, выделяя станции, депо, участки, околотеки этих главных направлений по снабжению, инструктажу, наблюдению и пр.

е) не ослаблять, а усилить борьбу с крушениями и авариями, приносящими зимой еще больший вред движению поездов;

ж) командиры и политработники железных дорог должны помнить, что зимняя работа не изменяет задач железнодорожников, изложенных в приказе № 231/Ц и в Правилах технической эксплуатации. Зима не оборот заостряет эти задачи.

В дополнение к приказу № 231/Ц приказываю:

I.

1. Установить решающие узлы—станции, паровозные и вагонные депо, вагонноремонтные пункты по сети дорог, за бесперебойную работу которых в зимних условиях несут персональную ответственность перед НКПС начальники дорог, начальники Подорож и начальники Центральных управлений НКПС (список рассылается особо). Материально-техническое снабжение, выделенное этим узлам, утверждается лично начальником дороги, а в НКПС—начальником управления.

2) Отпустить нач. станций (по списку) 1473 тысячи рублей за счет резерва эксплуатации четвертого квартала для расходов на хозяйственные нужды станции в зиму 1938—39 г. и приобретение мелкого инвентаря, оборудования и т. п.

3. Установить, что в течение всей зимы руководящие работники дорог и НКПС должны быть командированы на указанные узлы. Начальникам центральных управлений НКПС: движения, грузового, паровозно-вагонного, пути, сигнализации и связи и нач. дорог для оказания помощи дорогам по наиболее трудным, в условиях зимы, участкам—станциям, депо, вагонным участкам, дистанциям пути и связи—до 5 декабря наметить состав руководящих работников, которые будут командированы на эти решающие узлы; точно так же наметить пункты и сроки их выезда и представить через Оперативное управление на утверждение Народного комиссара.

4. Для предупреждения затруднений в наиболее загнивших узлах начальникам станций: Ленинград Сорт., Кусково, Вологда, Киров, Курск, Казатин, Киев 2 тов. Люботин, Елец, Саратов, Куйбышев, Пенза 3, Красноярск, Куйбышевская Вост., Чита I, Лиски, Лихая, Балашов, Свердловск Сорт., Ворошилов Уссурийск, Ртищев, Рыбное, Кинель, Челябинск, Горький Сорт. до 15 декабря сократить на станциях излишки вагонного парка, доведя до нормы вагонный парк.

Руководство расшифкой этих узлов возлагать на нач. отделений движения, служб движения дорог и Центрального управления движения НКПС.

5. Начальникам депо и станций в декадный срок:

а) создать устойчивость в составе маневровых паровозных бригад на станциях, утвердить их состав, закрепить их за сменами, запретив нач. депо без согласия нач.

станций переводить паровозные бригады с маневрового паровоза, а так же из смены в смену;

б) проверить готовность и в случае необходимости произвести ремонт маневрового паровозного парка;

в) предусмотреть полменный паровоз на крупных сортировочных станциях, список которых утверждается начальниками Центрального управления паровозного хозяйства и Центрального управления движения; снабжать маневровые паровозы углем по графику на полный тендер.

6. В целях предупреждения затруднений по узлам и направлениям установить следующий порядок информации о подходах:

а) отделение дает станции точную информацию о подходах не реже чем через каждые 4 часа и предположительную—не реже чем через каждые 12 часов (два раза в сутки);

б) дорога дает точную информацию о подходах на отделение не реже четырех раз в сутки, а предположительную—1 раз в сутки;

в) дорогам точную информацию о подходах с соседних дорог дают стыковые отделения два раза в день и управления соседних дорог раз в сутки не позже 16 часов.

г) Центральное управление движения НКПС обеспечивает контроль за выполнением настоящего пункта об информации о подходах и корректирует данные о подходах в случае их неправильности.

В соответствии с этой информацией о подходах станция, отделение, дорога уточняют размеры работы и движения, предупреждая этим возможность образования пробок и непроизводительное использование паровозов и бригад.

7. Начальнику Центрального управления движения НКПС и начальникам служб движения в декадный срок установить станции, которые в период зимы в необходимых случаях должны оказывать помощь основным сортировочным станциям в формировании поездов.

8. Усилить руководство ночной работой на станциях. Установить ночное дежурство руководящих работников НКПС, на дороге и в отделении, которые принимают доклады от ночных смен о выполнении ночной работы.

9. Начальникам грузовых служб и движения до 10 декабря обеспечить равномерную круглосуточную работу, пополнить ночные смены грузчиков и весовщиков, выполняющих в первую половину суток не менее 40 проц. плана погрузки и выгрузки.

II

10. Учитывая, что улучшение качества ремонта паровозов и улучшение ухода за паровозами со стороны машинистов являются решающими для обеспечения нормальной и бесперебойной работы паровозов в зимних условиях, уменьшение недоуча паровозов, снижение количества порч паровозов в пути и межпоездного ремонта, снижение количества больных паровозов, начальникам депо:

а) укомплектовать до 15 декабря полностью штат комплексных бригад, борясь с прогулами и с недобросовестным отношением к ремонту;

б) взять под особое наблюдение паровозы, у которых систематически повторяются одни и те же болезни, как-то: частый заход на межпоездной ремонт по течи труб, связей, парение сальников, порча инжекторов, прессмасленок и устранить эти дефекты на ближайшей промывке;

в) в месячный срок привести в порядок технические паспорта паровозов депо и, пользуясь ими, производить заблаговременную заготовку деталей для них;

г) лично проверять все записи машинистов по ремонту и качеству ухода за паровозом со стороны паровозных бригад;

д) в 15 дневный срок лично осмотреть на всех паровозах и привести в порядок своды топок.

(Окончание см. на 3 стр.)

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№ 313/Ц

1 декабря 1938 г.

О проверке исполнения приказа № 231-Ц и об обеспечении нормальной работы железнодорожного транспорта зимой 1938-39 г.

(ОКОНЧАНИЕ. Начало см. на 2 стр.)

11. Начальникам дорог, паровозных служб, нач. отделений лично распределять топливо, не допуская возникновения затруднений из-за неправильного и неоперативного маневрирования имеющимися ресурсами топлива. Считать недопустимым продолжающийся по отдельным дорогам, депо и паровозным бригадам большой пережог топлива.

Начальникам паровозных служб и начальникам депо организовать инструктирование машинистов по технике отопления паровоза, всячески поощряя применение опыта передовых машинистов по использованию в качестве добавки в топливо шлака, опилок, изгари и т. д.; усилить контроль со стороны машинистов инструкторов, теплотехников и лично нач. депо за составлением смесей и за паровозами, дающими систематический пережог топлива.

12. Начальникам отделений паровозного хозяйства:

а) добиться снижения простоев горячих паровозов на станциях, в депо и на перегонах;

б) обеспечить продвижение паровозов на линии, установив строгое диспетчерское наблюдение за оборотом паровоза.

13. В виду того, что зимой одним из наиболее уязвимых участков паровозного хозяйства является водоснабжение, начальникам паровозных служб, отделений и депо в декадный срок закончить работы по гидротехническим сооружениям (отепление гидроколонок, ремонт плотин, галерей, фильтров, колодцев), в особенности на наиболее отставших по ремонту и отоплению гидротехнических сооружений дорогах: Ярославской, Горьковской, Сталинградской, Южно-Уральской, Красноярской, Амурской и Дальневосточной.

14. Начальникам отделений паровозного хозяйства и их заместителям по топливу в 15 дневный срок проверить и устранить все дефекты экипировочных устройств, особенно эстакад и углеподъемных кранов, создав для них необходимый запас деталей. Постановку в ремонт крана или эстакады допускать только с разрешения начальников дорог.

15. Начальникам отделений, депо и машинистам-инструкторам до 15 декабря проверить знание машинистами Инструкции для работы в зимних условиях, Инструкции по предупреждению разрывов товарных поездов и раздела XI приказа № 78/ц 1936 г. об улучшении ухода за паровозом, и обеспечить, чтобы они не только знали эти инструкции, но и осуществляли их на практике.

16. Начальникам отделений паровозного хозяйства разбирать все случаи порчи и длительных остановок паровозов в пути и принимать соответствующие оперативные меры.

III

17. Нач. Центрального управления пути проверить и установить расстановку снегоуборочных систем Гавриченко и снегоочистителей „Лесли“, а начальникам дорог и начальникам служб пути не позднее 10 декабря проверить правильность расстановки снегоочистителей по наиболее заносимым пунктам дороги.

18. Начальникам дистанций пути совместно с начальниками отделений движения до 10 декабря 1938 г. проверить наличие на всех станциях и узлах оперативных планов по снегоборьбе. В плане должно быть точно установлено: очередность очистки путей, способ их очистки (снегоочистителем, вперевалку, снегоуборочными машинами и др.), места вывозки снега, количество формируемых во время снегопадов и метелей снеговых поездов, лица, ответственные за очистку отдельных участков, станций и стрелок, лица, ответственные за своевременный вызов дополнительной рабочей силы и жонных подвод, порядок вызова бригад на снегоочистители и т. п.

19. Начальнику Центрального управления пути и начальнику Центрального управления материально-технического снабжения НКПС до 10 декабря перераспределить имеющееся

наличие старогодних рельсов между дорогами, испытывающими острую нужду в этих рельсах, для пополнения по километрового запаса.

20. Центральному управлению пути организовать аккуратную предварительную информацию линии и Коллегию НКПС о метеорологических данных о погоде по каждой дороге и важнейшим дистанциям в отдельности.

21. Начальникам дистанций, дорожным мастерам и бригадирам пути установить постоянное наблюдение за щитовыми ограждениями, живой снегозащитой, а также обеспечивать своевременную перестановку сработанных или поваленных щитов, недопуская отложение снега у щитов более $\frac{2}{3}$ их высоты.

22. Начальникам отделений движения, нач. станций и паровозных депо обеспечивать своевременное выделение подвижного состава для вывоза снега со станций по заявке начальников дистанций пути, в том числе теплушку для обогрева рабочих и хранения инструмента.

23. Обязать нач. Союзтрансторгпита тов. Дубровина создать неприкосновенные запасы продуктов питания работников по очистке путей от снежных заносов (муки, консервов, сахара, чая и т. д.). Начальникам дорог и Трансторгпитам в 5-дневный срок установить пункты, порядок хранения и оплату создаваемого неприкосновенного запаса Центральному финансовому отделу установить для каждой дороги для этой цели определенный оборотный денежный фонд.

24. Нач. вагонных служб и в первую очередь плохо работавших в прошлую зиму — Омской, Томской, В-Сибирской, Красноярской, им. Молотова В. М., Амурской ж. д. — в декадный срок проверить состояние автоконтрольных пунктов и смазочного хозяйства, особенно на станциях: Барабинск, Мариинск, Инская, Челябинск, Иланская, Тайшет, Черемхово, Петровский завод, Хилок, Чита и Могоча.

25. Начальникам служб, дистанций связи до 10 декабря заготовить шесты для обивки проводов в случае гололедицы по всем путевым пунктам. Электромеханикам и электромонтерам 2 раза в сутки проверять на станциях состояние контактной системы электроприводов стрелок для предотвращения образования инея на них путем очистки.

26. Утвердить разработанные Центральным управлением материально-технического снабжения совместно с комиссией актива мероприятия по материально-техническому снабжению линии, в том числе по спецодежде, в особенности для выделенных узлов и дистанций пути.

27. Утвердить разработанный Центральным управлением паровозного хозяйства план и порядок топливоснабжения на зиму 1938—39 г.

28. Утвердить разработанные Центральными управлениями НКПС совместно с комиссиями, выделенными активом:

- 1) Инструкцию по снегоборьбе;
- 2) Инструкцию по работе станции в зимнее время;
- 3) Указания Паровозного управления по промывочному и подемочному ремонту.

IV

Уже третья декада ноября показала ухудшение работы ряда дорог и узлов: выросло количество задержанных поездов, увеличился парк на восточно-азиатских дорогах, продолжает расти рабочий парк на таких узлах как Всполье, Горький, сортировочный, Лихая, Лиски, Пенза 3; Батраки, Кинель, Свердловск Сортировочный, Челябинск, Курск, Куйбышев, Основа, на которых находится свыше 50 процентов всего излишка парка 64 важнейших узлов: передача порожних вагонов по регулировочному приказу для дорог, грузящих уголь и металл, ухудшилась, в особенности отличаются неспадой порожняка дороги: Юго-Восточная, им. Ворошилова К. Е., Горьковская, Казанская. Ухудшилось продвижение поездов, в осо-

бенности на В-Сибирской дороге.

Главная вина за это падает на начальников служб движения, начальников паровозных служб, на Центральное управление движения и Центральное управление паровозного хозяйства НКПС.

Указывая начальникам служб этих дорог и Центральным управлениям движения и паровозного хозяйства НКПС и предостерегая их от повторения подобных срывов, НКПС обязывает Центральное управление движения НКПС и службы движения дорог тщательно следить за изменениями, происходящими на отделениях дорог в продвижении поездов, по накоплению в узлах и передаче вагонов с дороги на дорогу и к пунктам погрузки, в особенности важнейших грузов. Заблаговременно принимать оперативные меры и по всяким угрожающим пунктам вносить соответствующие предложения руководству НКПС.

Точно также Центральное управление паровозного хозяйства НКПС и паровозные службы обязаны ежедневно следить за ходом выданных паровозов, под поезда; конкретно реагировать на недодачи паровозов, порчи паровозов в пути и болезни, назревающие по важнейшим депо на важнейших направлениях; помогать депо и отделениям критическими указаниями, инструктажом по телефону и телеграфу, посылкой людей на места.

В особенности следить за тем, чтобы не допускать острых перебоев со снабжением углем, для чего Центральному паровозному управлению и Центральному управлению движения установить диспетчерское наблюдение за продвижением угольных маршрутов, иметь данные о подходах угля к каждому депо. Заблаговременно, в случае затруднений с углем, форсировать продвижение угольных составов, ни в коем случае недопуская такой слепоты и неведения о положении с углем, какое имело место в третьей декаде ноября на дороге имени В. В. Куйбышева.

Начальникам дорог, нач. служб движения и грузовой требовать от клиентуры исполнения своих обязательств, приведения в порядок под'ездных путей предприятий, очистки их от снега, соблюдения нормы простоев. Нач. дорог, в случае необходимости, ставить эти вопросы перед партийными и советскими организациями.

НКПС требует от всех органов управления железных дорог, от всех работников жел. дор. транспорта точного исполнения настоящего приказа, мобилизации всех сил, в том числе и растущие кадры женщин как работающих на транспорте, так и из актива жен железнодорожников.

Борьба за порядок, дисциплину, аккуратность, против прогульщиков, бракоделов, разлагающих работу транспорта, есть святой долг каждого сознательного железнодорожника.

Товарищеские суды должны стать серьезным средством в борьбе за честь железнодорожника против тех, кто в страду, в самую трудную пору для железнодорожников, наносит им удар в спину своей недисциплинированностью и разгильяйством.

Совещание актива НКПС показало, что кадры железнодорожников, исправляя допущенные прошлой зимой ошибки, неизмеримо выросли идейно, успешно овладевают техникой своего дела и горят желанием в эту зиму работать по большевистски.

НКПС уверен, что стахановцы, кривоносовцы, командиры и политработники, овладевая большевизмом, поднимут и сплотят всех железнодорожников на борьбу за большевистскую зиму, за ликвидацию последствий подлого вредительства и выполнят с честью данное обещание великому вождю народов товарищу Сталину.

Народный комиссар путей сообщения Л. КАГАНОВИЧ.

РАБОТАТЬ НОЧЬЮ — КАК ДНЕМ

В ожидании подачи груза

На станции Тайга подача вагонов под выгрузку и перегрузку организована плохо.

11 декабря 20 вагонов с углем до подачи под выгрузку простояли 5 часов. 14 декабря 6 других вагонов простояли на станции до подачи под выгрузку около суток каждый.

Старший весовщик т. Вербенко неоднократно заявлял дежурному по путям т. Гусеву о том, чтобы подали вагоны под перегрузку, но безрезультатно.

Дежурный по путям т. Гусев и маневровый диспетчер т. Глушков за все дежурство не подали ни одного вагона на товарный двор. Грузчики товарного двора вынуждены были просиживать часами без работы. Как это было 14 декабря.

Такие случаи на станции Тайга не единичны.

У поезда

Порожняковый состав давно был сформирован, технически осмотрен и стоял на 19-м пути в ожидании отправления на копи. Как только подошел паровоз № 730-60 его прицепили к составу, осмотрщики и слесари-автоматчики включили автомат, произвели его опробование, устранили утечку. Машинисту т. Шубину была быстро вручена справка о готовности автотормозов.

Все шло как будто бы хорошо. Главный кондуктор т. Казаков дал отправление. Машинист т. Шубин стал брать состав с места и в этот момент стрелка манометра стала быстро падать вниз, она показывала утечку воздуха. Тормоза схватили состав. Поезд остановился.

Нужно было быстро устранить утечку, но возле поезда осмотрщиков - автоматчиков уже не было. Не оказалось и старшего осмотрщика автотормозов т. Ильных. Главный кондуктор побежал розыскивать автоматчиков.

В результате недопустимого отношения к своим обязанностям со стороны старшего осмотрщика автотормозов т. Ильных, порожняк, идущий на копи под погрузку угля был задержан к отправлению и простоял сверх расписания около часа.

В ночь с 15 на 16 декабря редакцией газеты „За большевистский транспорт“ проводился рабкоровский рейд проверки работы в ночное время пункта технического осмотра, товарного двора и в целом станции.

Бригада установила, что указание сталинского наркома Л. М. Кагановича — организовать работу в ночное время, как днем не выполняется. Часами паровозы стоят под поездами, срывается отправление поездов по графику. Поездные бригады длительное время просиживают в ожидании отправления поездов.

Помещения для обогрева рабочих отапливаются плохо, пути рабочих парков и междупутья завалены снегом и т. д.

Ниже мы публикуем материалы рабкоровского рейда.

Не заботятся о людях

Сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович в своих приказах особое внимание уделяет вопросам заботы о людях, о кадрах, решающих успех работы транспорта, особенно в зимнее время. Нужно чтобы были созданы нормальные условия для работы. Служебные помещения, ожидания и помещения для обогрева рабочих должны быть хорошо отеплены, рабочие обеспечены спец. и проз. одеждой.

Этих указаний наркома не выполняют руководители станции Тайга и вагонного участка.

В помещении пункта технического осмотра холодно, дверь не отеплена. Рабочим негде обогреться. Такое же положение с помещением для грузчиков товарного двора станции Тайга. Там холодно и грязно. Не созданы условия для работы маневровым диспетчерам станции Тайга. В рабочей комнате диспетчера всегда бывает много людей, которые мешают диспетчеру организовать четкую работу.

Не все рабочие пункта технического осмотра обеспечены спец. и проз. одеждой. Об этом хорошо знает начальник вагонного участка т. Тельный, но мер не принимает.

В противоположность беспечности командиров пункта технического осмотра (мастер Кондрашев) и руководителей товарного двора (начальник Шадров) мастер автотормозного пункта т. Тихомиров хорошо подготовил свой цех к зиме. В помещении тепло, чисто и светло.

В стрелочных будках станции Тайга, за исключением немногих, тепло, они приведены в культурное состояние, но это не дает право начальнику станции т. Карпову успокаиваться. На станции в стрелочной будке поста № 10 грязно, в помещении первого централизованного поста холодно.

Стрелочные посты исключительно плохо обеспечиваются метлами для очистки стрелок и ни одна стрелочная будка не обеспечена топливом.

Паровоз с замороженной магистралью

За последнее время со стороны командиров депо Тайга участились случаи выдачи под поезда неисправных паровозов.

В ночь с 15 на 16 декабря машинист паровоза серии «ФД» № 20-2080 Третьков выехал под поезд с замороженной магистралью.

Пока паровозная бригада производила отогревание магистрали, время положенное по расписанию для отправления поезда вышло, но магистраль не отогрели. Отправление поезда было сорвано. Паровоз под составом непроизводительно простоял около десяти часов.

Междупутья завалены снегом

На станции Тайга пути рабочих парков содержатся очень плохо, междупутья завалены кучами снега и льда. Буквально через каждые два шага рабочие натыкаются на кучи. В таких условиях производят технический осмотр поездов, ремонт вагонов и маневровые работы очень трудно, но однако это никого не тревожит.

Начальник дистанции пути Семеновых и дорожные мастера тт. Безверхий и Скоробогатов очень медленно организуют вывозку снега с путей. Начальник станции т. Карпов и начальник вагонного участка т. Тельный смирились с таким безобразным состоянием путей.

Стеллажи пустуют

Большим тормозом для своевременной обработки поездов является отсутствие на стеллажах пункта технического осмотра необходимых запасных частей. Нет вагонных крючков, стержней, аппаратных болтов, шлоков рессорного подвешивания для пассажирских вагонов. Нет болтов и гаек для крепления стаканов, тормозных колодок и т. д.

В авто-контрольном пункте при наличии морозостойчивых трубок нет головок к ним, а это не дает возможности устанавливать в поездах морозостойчивые автотормозные рукава.

Без главного кондуктора

В Правилах технической эксплуатации записано:

„Категорически воспрещается машинисту при наличии разрешения на отправление на перегон, привести поезд в движение без сигнала главного кондуктора.“

Этот пункт ПТЭ в ночь на 16 декабря грубо нарушил машинист пассажирского паровоза № 205-75 Шестеров.

Со станции Анжерская он отправился с поездом № 97 не получив сигнала главного кондуктора. На станцию Тайга поезд прибыл без кондуктора и соответствующих документов.

Сформировали 14 поездов

На станции Тайга передовые рабочие суровые морозы встретили вполне подготовленными, изо дня в день они добиваются перевыполнения производственных заданий.

Составители тт. Майков, Ульяхин и маневровый машинист т. Зубрицкий перевыполняют нормы по формированию поездов. Дружно и слаженно работая между собой они за смену формируют 14 поездов вместо 11 и не имеют браков в работе.

Преодолевают трудности

15 декабря при сорокаградусном морозе машинисты тт. Воробьев и Лапук провели поезд из Тайги в Мариинск и обратно весом в 2280 тонн не имея ни одной минуты опоздания. В том же направлении с хорошими показателями провели поезда машинисты тт. Чуенко и Еремин.

По-большевистски преодолевают трудности зимы передовые машинисты депо Тайга на деле осуществляют приказ наркома № 313/Ц.

Бригада рабкоровского рейда: **Абеляшев, Демидов, Крылов, Нестеров и др.**

НАМ
отвечают

„Задерживают выплату зарплаты“

Под таким заголовком в нашей газете 1 декабря была помещена заметка о том, что дорожный мастер ст. Яшкино Коваленко несвоевременно представлял расчетные документы в контору дистанции пути. В результате чего выдача зарплат рабочим задерживалась.

Помощник Военного прокурора Томской ж. д. по Тайгинскому участку т. Денк сообщил, что при проверке факты указанные в заметке полностью подтвердились. Начальнику дистанции т. Семеновых предложено немедленно произвести выплату рабочим денег. Дорожный мастер Коваленко предупрежден.

Врид. ответ. редактора
В. МАЛЬЦЕВ.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Пошляк Бетехтин

В жизни Бетехтина произошли большие изменения. Он стал реже бывать дома, приходит с работы пьяным. Из ласкового отца и мужа превратился в ненавистника детей и жены. Кроткая трудолюбивая жена стала предметом настоящих семейных скандалов и побоищ.

Познакомившись с личной жизнью Бетехтина мы хотим рассказать о причинах столь нечеловеческого отношения к семье. Год тому назад, в один из июльских дней, Бетехтин познакомился с гражданкой К. работающей на станции Тайга.

По вечерам Бетехтин с К. очень часто уходило далеко за город, мечтали о будущей жизни. О том, что у него есть семья Бетехтин упорно умалчивал.

Войдя в доверие Бетехтин стал постоянным гостем в доме гражданки К. Да-

же тогда, когда К. узнала, что у Бетехтина есть семья, она не сделала для себя никаких выводов и попрежнему принимает к себе этого пошляка.

Потеряв всякое чувство ответственности перед семьей Бетехтин продолжает обманывать жену, изменяя ей на каждом шагу. Всю зарплату Бетехтин отдает гражданке К. оставляя детей и жену голодными и полураспадными.

Такова маленькая история личной жизни Бетехтина.

Мы надеемся, что судебные органы не допустят продолжать нравственному уроду Бетехтину так преступно относиться к семье.

Тарасенно, Рыбаченно,
рабочие технического пункта осмотра ст. Тайга.

ОТ ТЕРМОМЕТРА ТЕПЛЕЕ НЕ БУДЕТ

Для студентов 3 курса Тайгинской технической школы наступил решающий месяц в учебе. Они готовятся к выпускным испытаниям. Каждому студенту сейчас как никогда необходимо создать хорошие условия для работы. А что мы видим? 5 человек студентов 3 курса переведены в самую холодную комнату, где готовить уроки нет никакой возможности.

Зав. общежитием т. Блодаккая при перемещении обещала утеплить комнату, поставить термометр и поддерживать в ней температуру. На деле ничего этого не сделано.

Пысов, Еремин.

ПРИБОРИТЕ ТОПЛИВО

Начальник станции Анжерская т. Михайловский и завхоз Бандрачев не проявляют никакой заботы о приобретении дров для отопления пассажирского здания.

Для того чтобы растопить печи отопники вынуждены украдкой таскать дрова от вагоноремонтных мастерских. Зная об этом Михайловский повидимому думает, — обходятся, ну и хорошо.

Шарафудинов,
сцепщик вагонов ст. Анжерская.

Плохо отапливается помещение

Помещение Тайгинской ж. д. поликлиники плохо отапливается. Во всех врачебных кабинетах очень холодно. Врачи прежде чем осмотреть больного вынуждены отогревать руки.

Завхоз т. Черепанов и начальник поликлиники т. Серафимович такое положение считают повидимому нормальным.

Макрушин,
машинист депо Тайга.