

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 6 (714)

12 января 1938 года, среда.

Цена 5 коп.

Да здравствует первая сессия Верховного Совета СССР! Вперед к новым победам!

Первый в мире парламент трудящихся

Сегодня в Красной столице — Москве открылась первая сессия Верховного Совета СССР. В работе сессии, первого в мире парламента трудящихся примет участие первый избранный многомиллионного советского народа, наш дорогой и любимый вождь ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ СТАЛИН.

Горняки Анжеро-Судженских копей, колхозники, железнодорожники и служащие предприятий Тайгинского узла и района Анжеро-Судженского избирательного округа, посылая своих депутатов, лучших патриотов нашей социалистической родины Сергея Афанасьевича Баннова и Максима Антоновича Антонова на своих митингах посвященных 1-й сессии Верховного Совета СССР, выразили чувство величайшей радости и гордости за то, что им, как и многим другим избранным советского народа, выпало великое счастье, вместе с любимым вождем и учителем, творцом новой Конституции товарищем Сталиным и с его верными соратниками обсудить вопросы дальнейшего под'ема социалистического строительства, наметить пути к еще большему под'ему экономического благосостояния трудящихся масс Советского Союза — к построению коммунизма.

Этот знаменательный исторический день — 12 января железнодорожники Тайгинского паровозного депо встретили крупнейшей производственной победой — завоеванием переходящего красного знамени НКПС. В ознаменование дня сессии Верховного Совета СССР стахановцы под'емного цеха депо за первую декаду января выпустили из среднего ремонта сверх программы 3 паровоза.

Стахановцы и ударники Тайгинского вагонного участка также не снижают темпов. Завовав дорожное переходящее красное знамя, они в первую декаду января выпустили из среднего ремонта 27 вагонов при норме 25.

Эти замечательные успехи двух тайгинских краснознаменных депо должны стать болевым призывом для широкого развертывания социалистического соревнования среди всех железнодорожников Тайгинского отделения.

Создавшееся напряженное положение в работе Тайгинского отделения нам сигнализирует о том, что еще не все железнодорожники Тайгинского отделения включились в социалистическое соревнование. Это видно из того, что государственный план погрузки еще не выполняется, график движения поездов нарушается. Все это осложняется еще и тем, что единые смены на отделении полностью не организованы.

Задача состоит в том, чтобы партийные и непартийные бойцы всех служб на Тайгинском отделении взяли за немедленную ликвидацию последствий вредительства и путем организации крепких единых смен добились их слаженной работы.

Дело каждого честного гражданина государственную деятельность 1-й сессии Верховного Совета отметить новыми производственными победами.



ЗА ЛУЧШИЕ ПОКАЗАТЕЛИ В РАБОТЕ

Сегодня открывается первая сессия Верховного Совета СССР. Избранный многомиллионного народа вместе с родным и великим Сталиным будут разрешать важнейшие государственные дела на благо нашей социалистической родины.

Замечательный день открытия сессии Верховного Совета СССР я встречаю стахановско-кривоносовской работой на транспорте. Я добился среднего перевыполнения технической скорости вождения товарных поездов на 5 км. За последнее время я сэкономил свыше 10 тонн угля. У меня нет аварий и брака в

работе. Мой паровоз всегда исправный, чистый и готов в любое время стать под поезд.

Я горячо приветствую участника сессии, всенародного депутата товарища Сталина и его ближайших соратников. Я от всего сердца приветствую 1 сессию Верховного Совета СССР и заявляю, что достигнутых показателей не снижу, буду добиваться еще лучших результатов в работе на укрепление железнодорожного транспорта нашей великой родины.

Кривоносов,
машинист паровоза № 743-69
депо Тайга.

Три паровоза сверх плана

Замечательной производственной победой встречают открытие первой сессии Верховного Совета СССР рабочие и командиры под'емного цеха депо. Комплексные бригады тт. Тризна и Красикова вместе с рабочими механического подсобного цеха за десять дней выпустили из под'емного и среднего ремонта один-

надцать паровозов. Декадный план ремонта перевыполнен на три паровоза.

На митинге, посвященном открытию 1 сессии Верховного Совета СССР, рабочие и командиры обязались перевыполнить январский план ремонта паровозов, оправдывая делом награждение депо переходящим красным знаменем НКПС.

М. Вальдов.

Замечательная победа судженцев

Погружено 380 вагонов при задании 251

Коллектив работников станции Судженка открытие первой сессии Верховного Совета СССР встречает новой славной победой.

Больших успехов в работе судженцы добились 10 января. В этот день было погружено 380 вагонов при задании 251, выработка выразилась в 145 проц. к норме.

Все погруженные маршруты отправлены со станции строго по расписанию.

В работе смены станции т. Богомякова и дежурного по судженским копиям т. Ильина чувствовалась нужная слаженность.

Развертывая массово-политическую работу, заключая социалистические договора на одно дежурство мы не только закрепим достигнутые успехи в работе, а добьемся еще больших новых производственных побед.

Шевцов,
начальник станции Судженка.

Комсомольская колонна паровозников

В ознаменование открытия 1 сессии Верховного Совета СССР, по инициативе комсомольцев — паровозников Тайгинского депо, создана безаварийная комсомольская колонна.

В колонну вошли молодежно-комсомольские бригады семи паровозов. Вожаком выделен машинист комсомолец т. Овчинников.

Молодые паровозники поставили перед собой задачу — водить поезда строго по графику, без брака и аварий, с тем чтобы завоевать первенство в соревновании с дорогой имени Л. М. Кагановича и навсегда удерживать переходящее красное знамя НКПС.

В. Мальцев.

ПРОВЕДЕМ ТЯЖЕЛОВЕСНЫЙ ПОЕЗД

Первую сессию Верховного Совета СССР я встречаю безаварийной работой. У меня нет ни брака, ни аварий. Поезда вожу на высоких скоростях и имею значительную экономию топлива.

Открытие первой сессии Верховного Совета СССР, избранного по великой Сталинской Конституции, вдохновляет меня на новые производственные победы. Я, вместе с помощником т. Сидоренко и с кочегаром т. Го-

лушковым, берусь провести от Тайги до Марининска тяжеловесный поезд весом в 1500 тонн не снижая технической скорости, ознаменовав день открытия сессии началом вождения тяжеловесных поездов в сторону Марининска.

Вторым обязательством беру на себя — добиться межпромычного пробега паровоза 20000 км без заезда в депо.

Деханов,
машинист паровоза № 737-49
депо Тайга.

БЛАГОДАРНОСТЬ ОТ НАРКОМА

Величайшее историческое событие — открытие 1 сессии Верховного Совета СССР я встречаю стахановско-кривоносовской работой на транспорте. За 1937 год у меня нет аварий и брака в работе, товарные поезда водил и вожу по графику, на высоких скоростях. По указанию наркома, вместе с другими машинистами Тайгинского депо, я был послан для оказания социалистической помощи дороге имени Молотова. С работой там справился хорошо и от народного комиссара путей сообщения получил благодарность, за безаварийную работу представлен к наркомовской премии.

Я вырос в политическом и в производственном от-

ношении. С каждым днем повышается мое материальное благосостояние. Всему этому я обязан партии, правительству и родному великому Сталину — творцу нашей демократической Конституции в мире, — вдохновителю и организатору стахановского движения. В рядах стахановцев я получил воспитание и умение работать так, как нас учит товарищ Сталин.

В ознаменование открытия первой сессии Верховного Совета СССР я обязуюсь работать еще лучше и добиваться новых производственных побед на благо нашей прекрасной родины.

Николайчин,
машинист пар. № 739-92
депо Тайга.

В НКПС

ОБ АНТИГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ РАБОТЫ НА МОСКОВСКО-ОКРУЖНОЙ Ж. Д.

За последнее время народный комиссар путей сообщения неоднократно давал распоряжения начальнику Московско-Окружной ж. д. тов. Иванову и непосредственно начальникам служб о пресечении в корне антигосударственной практики зажима приема поездов, о безоговорочном выполнении приказов по сдаче порожних вагонов, об улучшении выгрузки и продвижения поездов.

Ряд руководящих работников дороги (начальник службы движения Бухвостов, начальник паровой службы Брюзгин и другие) обычно пытались найти „объективные“ причины срыва выгрузки, невыполнения задания по сдаче порожняка и наличия на дороге излишка парка, доходющего до 200 процентов.

21 декабря руководители дороги были категорически предупреждены об особой их ответственности за доведение вагонного парка до нормы. На следующие сутки—22 декабря—из парка дороги было сброшено сразу 24 проц. излишка. Это лишний раз показало, что Окружная дорога имеет все возможности и средства для быстрого выправления работы и доведения парка до нормы, если руководящие работники дороги возьмутся честно за выполнение возложенных на них задач. Однако именно в силу отсутствия элементарной дисциплины и честного отношения к работе со стороны ряда работников дороги в последующее время работа Окружной ж. д. снова резко ухудшилась.

Проверкой, произведенной работниками, командированными народным комиссаром на все решающие станции Окружной, установлено, что дорога работает плохо из-за преступного руководства в службах движения, паровой и грузовой.

В форме „обычного“ сутяжничества на дороге внедрялась антигосударственная предельщина. Служба движения (начальник службы Бухвостов, начальник распорядительного отдела Каплан) совершенно не заботилась о внедрении графика движения и о недопущении пачкообразной сдачи составов на соседние дороги, не принимая никаких конкретных мер по реализации приказа № 360/Ц.

На дороге господствовал диспетчерский произвол, выражавшийся в искусственном зажиме приема и сдачи вагонов. Руководители службы движения насаждали предельческую „теорию“ о невозможности работать на дороге по графику. По прямой команде начальника службы движения Бухвостова и начальника распорядительного отдела Каплана при наличии на станциях свободных путей давались распоряжения задерживать у закрытых се-

мафоров следующие с других дорог передачи. Эти задержки оправдывались очковитательской мотивировкой о необходимости пропускать по кольцу Окружной поезда, хотя передачи могли быть приняты без ущерба для проследования поездов.

С целью вредительской зашивки дороги применялся метод несвоевременного сообщения о прибытии передачи на станцию, чтобы тем самым сорвать отправку следующей передачи; не прием поездов под предлогом производства маневров; умышленно несвоевременное отправление составов и неуборка отдельных вагонов с путей, предназначенных для приема поездов. Например, на станции Воробьевы Горы с согласия начальника распорядительного отдела Каплана скопилось 19 декабря 75 вагонов, погруженных этой станцией 8, 11, 12 и 13 декабря. Эти вагоны были расставлены небольшими группами на разных путях, чем искусственно зашивалась станция и задерживался прием передач с М.-Киевской дороги.

Чтобы искусственно сдерживать прием поездов, на станциях практиковался прием короткоставных поездов на пути, рассчитанные на длинноставные поезда.

Служба движения дороги не вела никакой борьбы, а наоборот, поощряла нарушение специализации формирования и отправление больных вагонов. 26 декабря дежурный по станции Угрешская Богомолов отпустил на ст. Люблино передачу № 1402 в составе 55 груженых и 40 порожних вагонов, при чем 15 вагонов из этого состава имели груз в адрес ст. Москва. В результате на ст. Люблино были забиты пути и создан простой вагонов продолжительностью около 2 суток.

Чтобы скрыть преступную работу по завышению оборота вагонов, на станциях нередко прибегали к подлогам в учете времени отправления передач: в журналах указывали время отправления передач ранее фактического их отправления.

Начальник распорядительного отдела службы движения Каплан практиковал также преступную задержку паровозов до подхода грузов, хотя имел возможность подтянуть за это время другие передачи. Например, 23 декабря паровоз со станции Пресня не посылали на станцию Москва-Товарная Западной дороги с 19 ч. 30 м. до 22 ч. 35 мин. и с 22 час. 30 мин. до 1 ч. 40 м., а 24 декабря—с 8 до 16 часов. В результате сорвана выводка 8 передач.

Из за умышленной неподсылки паровозов для принятия поездов с соседних дорог „зашивались“ отдельные приемо-сдаточные станции. Так, в ночь на 28 де-

кабря ст. Андроновка оказалась забитой поездами только из-за того, что начальник службы движения Бухвостов преднамеренно не подсылал паровозов на эту станцию, хотя паровозы бесполезно простаивали на других станциях дороги. Ст. Воробьевы Горы оказалась забитой поездами потому, что Бухвостов подослал маневровый паровоз без составительской бригады и тем самым вынудил начальника станции в течение ряда дней работать за составителя. Ст. Бойня была забита 600 порожними вагонами из-за неподсылки в течение 3 суток маневрового паровоза для промывки вагонов.

Преступное отношение к безопасности движения привело в ноябре и декабре к росту крушений и нарушений Правил технической эксплуатации на дороге. Вредительское содержание пути привело к крушениям 18 сентября и 10 ноября. Заместитель начальника дороги Классен, которому было поручено наблюдение за службой пути, своей явной бездеятельностью допустил доведение пути до аварийного состояния.

Безобразная организация обмена переходными звенками, неразбериха с их применением и слабый инструктаж машинистов привели к огромным перепростоям паровозов на станциях и к большому количеству обрывов поездов, чем пользовались диверсионные элементы для организации крушений.

В запас дороги были поставлены паровозы (Э 710, Э 200, Э 186 и другие) без спуска воды, что разрушающе действовало на котлы и могло привести к их замораживанию. Все ценные части паровозов (манометры, масленки, поршневые подшипники) в паровозах запаса оставлены в незащищенных будках без охраны.

Ремонт паровозов производился вредительски: часто вышедший из ремонта паровоз возвращался с контрольного поста обратно в депо из-за неисправности. Межпоездной ремонт не записывался в книгу ремонта из-за гнилой семейственности, насажденной начальником паровой службы Брюзгиным.

Начальник паровой службы Брюзгин сорвал выполнение приказа НКПС о постановке секционных поршневых колес при производстве ремонта и преднамеренно, в течение двух месяцев, не давал заявки на них в Желдорзапчасть. Из-за неисправности станка обточка бандажей в депо Лихоборы производилась неправильно (увеличенная толщина гребня бандажа), депо при обточке скатов пользовалось шаблоном своего изготовления.

Начальник грузовой службы Сухачев развалил грузовую работу дороги. Выгрузка систематически срывалась, особенно в ночное

время. Вагоны, прибывшие на станцию, не подавались под выгрузку и не выгружались часами. Простой вагонов под грузовыми операциями на ст. Бойня при норме 9,8 часа достиг 55,6 часа. По вине работников грузовой службы неоднократно срывалась погрузка на автозаводе им. Сталина, погрузка грузов широкого потребления на ст. Лизино и др.

Начальник Московской-Окружной дороги тов. Иванов не организовал борьбы за ликвидацию последствий вредительства на дороге.

Народный комиссар тов. Бакулин издал приказ об антигосударственной практике работы на Московско-Окружной ж. д.

Народный комиссар указал, что уроки разоблачения вредительской зашивки Московско-Окружной дороги должны быть учтены всеми работниками железных дорог.

Начальник Московско-Окружной дороги тов. Иванов за проявление политической слепоты и узкого делачества в работе, выразившихся в непринятии мер против злостной зашивки дороги, заслуживает снятия с работы. Однако, считаясь со сравнительно недавним пребыванием тов. Иванова на посту начальника дороги, приказом народного комиссара ему объявлен выговор.

За злостную зашивку дороги, саботаж приказов НКПС, развал грузовой работы приказом народного комиссара сняты с работы начальник службы движения Московско-Окружной дороги Бухвостов, начальник грузовой службы Сухачев и начальник распорядительного отдела управления дороги Каплан, и дело о них передано следственным органам.

За развал паровозного хозяйства дороги и преступную постановку паровозов в запас снят с работы начальник паровой службы Московско-Окружной дороги Брюзгин, и дело о нем передано следственным органам.

За преступное отношение к безопасности движения на дороге и развал путевого хозяйства сняты с работы заместитель начальника Московско-Окружной дороги Классен, и начальник службы пути Шонин И. В. Дело о них передано следственным органам.

Приказом народного комиссара заместителем начальника Московско-Окружной дороги назначен тов. Либеров И. И., начальником службы движения—тов. Онищенко Я. Л., начальником паровой службы—тов. Швачко М. С., начальником грузовой службы—тов. Диденко И. И., начальником службы пути—тов. Деев П. И.

Распоряжение № 8146/ЦЗ от 21 марта 1937 года и приказ начальника Московско-Окружной дороги № 86

от 15 апреля 1937 года, устанавливающие движение поездов по кольцу дороги без составления графика, приказом наркома отменены.

Народный комиссар предложил начальнику Московско-Окружной ж. д. и Центральному управлению движения в декадный срок разработать график движения поездов по кольцу Московско-Окружной дороги и строго выполнять его в точном соответствии с приказом № 360/Ц.

Начальнику дороги и начальнику службы движения предложено в трехдневный срок подобрать скопившийся на боковых ветках дороги порожняк и довести остаток порожних вагонов на дороге не более чем до 300 вагонов.

Начальнику дороги, совместно с соответствующими центральными управлениями НКПС и главным ревизором НКПС по безопасности движения, в пятидневный срок предложено представить народному комиссару на утверждение: мероприятия по упорядочению обмена переходными звенками на станциях Московско-Окружной дороги и всего Московского узла; мероприятия, необходимые для полного оздоровления путевого хозяйства дороги и мероприятия по оздоровлению паровозного парка дороги согласно приказам НКПС № 78/Ц и 80/Ц.

Начальник Московско-Окружной ж. д. в соответствии с приказом НКПС № 360/Ц должен организовать систематический контроль за работой каждой станции, за соблюдением графика движения, каждый раз расследуя случаи зажима приема передач с соседних дорог, срыва графика отправления и проследования поездов.

Народный комиссар предупредил начальников дорог, особенно Ленинской, им. Дзержинского и Московско-Донбасской, что, в случае зажима приема передач с Московско-Окружной дороги, они, как им лично указывалось на последнем совещании, понесут суровые наказания за нарушение государственной дисциплины.

Народный комиссар выразил уверенность, что рабочие, служащие, инженерно-технические работники, хозяйственные руководители, коммунисты, стахановцы и ударники Московско-Окружной дороги, на основе повышения политической бдительности, развертывания последовательной самокритики и борьбы с недостатками в своей работе, выкорчуют до конца остатки подлых троцкистско-бухаринских, японо-немецких агентов и их бесчестных пособников, быстро ликвидируют последствия их подрывной работы и развернут массовое стахановское движение, займут в соревновании дорог место, достойное московской столичной дороги Советского Союза.

ТАЙГИНЦЫ ВСТРЕЧАЮТ 12 ЯНВАРЯ—ДЕНЬ ОТКРЫТИЯ СЕССИИ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР НОВЫМ ПОДЪЕМОМ СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ



Тов. КАРЯГИН, машинист-кривоносовец депо Тайга.



Тов. ТРИЗНА, бригадир комплексной бригады депо Тайга.

К новым победам

В цехах и службах Тайгинского узла, в школах, на полевых станциях и разъездах прошли митинги и собрания рабочих, работников, командиров и учащихся, посвященные открытию первой Сессии Верховного Совета СССР.

Рабочие с чувством горячей любви и преданности приветствуют первого всенародного депутата великого Сталина и депутатов Верховного Совета—избранников народа, с'ехавшихся для работы в первом в мире парламенте трудящихся.

Знаменательный день железнодорожники встречают новым подъемом стахановско-кривоносовского движения. Кондуктор Тарасов обязался весь 1938 год работать без брака и аварий, водить поезд только по графику. Строители взяли досрочно выполнить строительную программу первого квартала. Студенты технической школы тт. Рябчук, Вороненко и ученики 8 группы средней школы Королев и Коротков встречают открытие сессии хорошими и отличными показателями учебы.

Конкретные обязательства взяли на себя путейцы, движенцы, вагонники и паровозники, направленные на выполнение государственного плана погрузки и быстрого продвижения поездов. Паровозники, например, поставили перед собой задачу в январе план среднего и подъемного

ремонта паровозов перевыполнить на 7 единиц.

В своих выступлениях и резолюциях рабочие выразили свое стремление и желание еще шире развернуть стахановско-кривоносовское движение, выше поднять революционную бдительность, ликвидировать последствия вредительства, до конца разоблачить врагов народа троцкистско-зиновьевско-бухаринских наемников фашизма.

В резолюциях рабочих отражена беспредельная преданность партии Ленина—Сталина и готовность в любую минуту по первому зову партии и правительства встать на защиту нашей родины.

М. Владимиров.



Тов. ФЕДЯНИН, машинист-кривоносовец депо Тайга.

С ТОВАРНОГО НА ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОВОЗ

С чувством глубокой радости я встречаю открытие первой сессии Верховного Совета СССР. Сегодня избранные народом, вместе с первым депутатом Верховного Совета СССР товарищем Сталиным, обсудят вопросы о дальнейшем еще более быстром подъеме жизненного уровня трудящихся.

Как хорошо жить в нашей стране, чувствуя постоянную заботу партии, правительства, родного и великого Сталина, в стране где существует самая демократическая Конституция в мире.

Я молодой машинист. Сталинская Конституция пред-

ставила мне широкие права и возможности — я машинист пассажирского паровоза. За безаварийное вождение товарных поездов мне доверили пассажирские поезда. Об этом двадцать лет тому назад молодые рабочие не могли даже и мечтать, в то время как нам сейчас наравне со старыми рабочими доверяется самая ответственная и почетная работа.

Оказанное доверие оправдаю, пассажирские поезда буду водить по стахановски, с кривоносовскими скоростями.

Новиков,

машинист паровоза № 207-27 депо Тайга.

ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Открытие первой сессии Верховного Совета СССР встретить новыми производственными победами—таким было единственное желание рабочих тайгинской дистанции пути, которое они выразили на проводимых митингах.

Со дня проведения митингов путейцы-стахановцы изо дня в день стали добиваться повышения производительности труда, обеспечивая одну победу за другой.

На окирковке обледелого снега на станционных и тракционных путях бригада Шкиро Веры и Луковниковой стали вырабатывать за смену по три нормы.

Такую же производительность труда дала бригада т. Лукиной на погрузке снега на снеговой состав.

Бригады тт. Собачкиной, Таныгиной и Крупенниковой дают 230—240 проц. к установленной норме.

Так, стахановскими делами рабочие дистанции пути ознакомили историческую дату 12 января.

Прокофьев.



Тов. КИСЛЕНКО, машинист-кривоносовец депо Тайга.



Тов. ЗЛОДЕЕВ, машинист-кривоносовец депо Тайга.

Люди транспорта

Пункт технического осмотра сделаем образцовым

Работая мастером первой смены я много внимания уделяю правильной организации труда, подбору кадров. У меня каждый рабочий занят на определенном объекте и на другую работу не отрывается. Такое распределение рабочей силы дало возможность ликвидировать обезличку и поднять ответственность за порученное дело.

Развертывая подготовку к зиме я обеспечил каждого рабочего необходимым инструментом и запасными частями. Зимой моя смена встретила организованно и без всякого замешательства. Многие рабочие моей смены не смотря на суровые морозы сумели показать не плохие результаты стахановской работы. Слесари-вагонники, слесари-автоматчики и осмотрщики давали за смену три—четыре нормы и по сей день продолжают не снижать темпов.

Моя смена не имеет случаев задержки отправления поездов, являясь передовой в пункте осмотра.

Два месяца я работаю мастером пункта технического осмотра. Кроме того руковожу еще тремя сменами. Вполне понятно возрасла значительно и ответственность. Для того, чтобы все смены работали хорошо, я в первую очередь проверил—кто работает в сменах. Изгнал лодырей, саботажников и вредителей. На их место я поставил стахановцев, доказавших на деле свою преданность железнодорожному транспорту. Слесари-автоматчики Зюсков, Шеповалов и другие сознательно срывали работу смен, с тем чтобы подорвать авторитет честных осмотрщиков. Этих людей мы с позором изгнали из смен и работа сразу пошла на лад. Мастера смен Мелков и Кондрашев 8 января обработали все поезда без задержек.

Для того, чтобы иметь полную картину—как работают смены—я практикую проведение совещаний в каждой смене и кроме того провожу беседы с от-

дельными рабочими.

Сейчас смены соревнуются между собой. Соревнование помогло воспитать новых стахановцев и ударников, которые начинают давать неплохие показатели.

Смазчик Бухаров хорошо производит заправку букс. Он не имеет ни одного случая когда бы поезд был задержан по его вине. Все поезда, которые обрабатывал Бухаров следуют без отцепки вагонов по горению букс. Слесарь автоматчик Палаткин за пять минут (вместо одиннадцати) производит смену автотормоза системы Матросова, осмотрщик-автотормозов Коршиков высококачественно осматривает автотормоза, благодаря чему почти на половину снижается простой поездов. Слесарь Плотников вместо двадцати пяти минут меняет подшипник за шесть минут. Слесарь Лопатин на смену рессоры затрачивает семь минут при норме двадцать две минуты.

Отстающие до сих пор

рабочие, беря пример с передовых людей смен, начинают значительно подтягиваться, начинают давать за смену две—три нормы.

Я молодой командир, но это ничуть меня не стесняет. Опираюсь в своей работе на стахановцев, они помогают мне на ходу устранять недостатки. А если где не ясно или встречается большая трудность—иду лично к начальнику вагонного участка Тельному. Он никогда не отказывал мне в хорошем совете.

Наше вагонное депо получило дорожное переходящее красное знамя. Награда высокая. Она требует от нас одного: работать еще лучше, добиться еще больших побед в тайгинском вагонном хозяйстве.

Рабочие пункта технического осмотра в ответ на награду обязались превратить свой пункт в один из образцовых на всем участке, на всей дороге. Обязательство будет с честью выполнено.

Протопопов,

мастер пункта технического осмотра ст. Тайга.

Большевистский привет передовым людям депо Тайга, завоевавшим переходящее красное знамя НКПС!



Тов. Осинцев, машинист-кривоносовец депо Тайга.



Тов. Зайцев, помощник начальника депо Тайга.

Будем работать еще лучше

Весть о присуждении депо Тайга переходящего красного знамени НКПС была встречена всюду: на паровозах, у станков, у верстаков, с огромной радостью и воодушевлением. Широко развернувшееся социалистическое соревнование и стахановское движение выдвинуло десятки прекрасных людей стахановцев и кривоносовцев.

Машинист Климанов за декабрь дал среднюю техническую скорость 49 км при норме 46. Он сэкономил 4 тонны угля. Машинист Сапрыкин довел техническую скорость до 49 км вместо 45 и сэкономил 9,5 тонн угля. Машинист Кривоносов при задании 29 км довел техническую скорость до 35 км. Машинист Корягин перевыполнил техническую скорость на 3 км в среднем, имея около 5 тонн экономии угля.

За 4-й квартал паровозниками сэкономлено 2000 тонн угля и техническая скорость перевыполнена на 2 км в среднем.

Подъемочный цех выпустил из среднего и подъемочного ремонта 30 паровозов вместо 23 по плану. Квартальный план по среднему ремонту паровозов перевыполнен на 2 единицы. План подъемочного ремонта паровозов перевыполнен на 12 единиц.

В борьбе за выполнение взятых обязательств особенно отличились комплексные бригады тт. Тризны и Красикова. Бригада т. Красикова выпустила из подъемочного ремонта паровоз № 6159 за 1,3 суток при норме 4,5. Паровоз № 5522 выпущен в такой же срок. Качество отремонтированных паровозов произведено хорошее. Высокой производительности труда добились и рабочие промывочного цеха. Комсомольская комплексная бригада т. Левша довела простой паровозов в ремонте до 5,7 часа, бригада т. Шимбеля до 3,3 часа, бригада т. Чуенко до 4,5 часа при норме 7 часов.

Теплая промывка паровозов производится у нас за 10-12 часов при норме 14 часов. Слесари комплексных бригад Хряпочкин, Буцылин, Ляхов, Милешкин, Болотин, Дайнеко, Винокуров, Бакланов и другие выработывают в отдельные дни от 400 до 700 проц. к норме.

Ликвидируя последствия вредительства, очищая депо от троцкистско-бухаринских подонков, мы одновременно производим большую работу по выдвижению новых, проверенных кадров, людей преданных партии Ленина-Сталина и нашей социалистической родине. Помощником начальника де

по по эксплуатации паровозов выдвинут и работает бывший дежурный по депо т. Рандин. Вторым помощником назначен мастер промывочного ремонта, инициатор стахановских рекордов т. Зайцев. Слесари Якунин, Юдин, Пленин работают бригадами комплексных бригад промывочного цеха.

Сегодня мы получаем переходящее красное знамя НКПС за производственные победы всего коллектива депо. Высокая награда обязывает нас работать еще лучше. Это хорошо понимает весь наш коллектив и он с энтузиазмом продолжает свою борьбу за то, чтобы превратить депо Тайга в лучшее депо железнодорожного транспорта нашей родины. Одновременно развертывая беспощадную борьбу с лодырями, разгильдяями и бракоделами, такие как машинист Чистяков, Иванченко, Маркелов, Половников и другие.

Исторический день, началось работы 1-й сессии Верховного Совета СССР передовые люди депо встречают новым подъемом стахановско-кривоносовского движения для того, чтобы достигнуть еще больших успехов и закрепить переходящее красное знамя НКПС за Тайгинским депо.

А. Шалашов,

начальник паровозного депо Тайга.

ДЕСЯТКИ ТОНН ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА

Передовые машинисты Тайгинского депо в результате развернутого социалистического соревнования добиваются значительных успехов в деле экономии топлива.

За девять дней января машинист т. Вавилов сэкономил больше 4 тонн угля, машинисты тт. Иванов Б. и Корягин имеют по 3 тонны экономии.

Машинисты тт. Шмаков Л., Дрозд и Дудченко каждый сэкономили больше двух с половиной тонн топлива. Тт. Осипенко, Сапрыкин и Каранатов за пер-

вые дни января сэкономили по 2 тонны угля.

Взятые на себя обязательства по экономии топлива эти машинисты не только выполняют, но и перевыполняют.

Долг и обязанность всех паровозных бригад депо Тайга, по примеру передовых машинистов, добиваться экономии топлива в размере не ниже 10 проц. к нормам и тем самым выполнить взятое на себя обязательство в соревновании с паровозниками дороги имени Л. М. Кагановича.

Б. Осипов.

ДЕНЬ НА СТАНЦИИ ТАЙГА

Долгое время орудовавший на Тайгинском отделении ваньяновский ставленник — вражеское охвостье — Носов очень много навредил на станции Тайга — на одной из крупнейших станций Томской дороги. Засорял станцию проходимицами и не проверенными людьми. Допускал к работе связанной с движением поездов лиц не сдавших испытаний и не имеющих на то право. Вполне понятно, что такое «руководство» привело станцию к глубокому прорыву.

Сейчас в соответствии с указаниями наркома руководства станции взялось за ликвидацию последствий вредительства ваньяновского приспешника. 8 января станция Тайга работала несколько лучше чем в предыдущие дни. В этот день смены маневрового диспетчера тт. Глушкова и Локтионова сформировали 12 поездов и три поезда с местным грузом. К вечеру в процессе формирования находились 349 вагонов, неорганизованный остаток вагонов составлял 260 вагонов, вместо 409 оставшихся на 8 января.

В этот день особенно хорошо работал составитель т. Усков (несмотря

на то, что его сцепщик Писарев напился пьяным и не явился на работу) Усков один сформировал поезда и дневное задание выполнил. Справились с работой составители Кузьмицкий и Белоусов. Они сформировали девять с половиной поездов вместо 10. Недоформировали поезд из-за прибытия пассажирских поездов.

Не плохо работали составители Майков и Горшечников. Они за смену сформировали 9 поездов и расформировали 3 поезда. Хорошую работу передовых людей станции тянут вниз лодыри и разгильдяи, такие как пьяница Писарев, прогульщик Шевченко, бракоделы дежурный по станции Мартынов, старший технический контроллер Дунешенко и другие.

Смена маневрового диспетчера Локтионова имела возможность отправить все поезда, фактически один поезд оказался сорванным исключительно по вине технической конторы. В смене тов. Глушкова сорвано отправление двух поездов также по вине работников технической конторы. Старший технический контроллер Дунешенко не обеспечил поезда документами. Списчица ва-

гонов Семенова неправильно списала состав. Списчица вагонов Коловникова вместо того, чтобы списать вагоны сборного поезда, списала вагоны с грузом на станционных путях. Весовщица Дудина допустила коммерческий брак в поезде. Все эти факты не только осложняли работу, но привели к срыву отправления поездов.

Наконец дежурный по станции Мартынов сорвал отправление двух поездов только потому, что не своевременно затребовал паровозы. 8 января станция Тайга впервые за много дней имела не большие сдвиги в работе. Эти результаты нужно удешевить с тем, чтобы сделать станцию работоспособной. Для этого прежде всего необходимо, чтобы начальник станции тов. Дайнаков и секретарь парткома т. Владимирова главное внимание уделили восстановлению железной дисциплины в сменах и очистили смены от лодырей, разгильдяев и проходимцев.

Все честные рабочие горят желанием в ближайшие дни окончательно ликвидировать последствия вредительства на станции и вывести ее из прорыва.

В. Мальцев.

Работа отделения за 10 января 1938 г.

План погрузки выполнен на 97,6%

План погрузки угля выполнен на 139,9%

Станции грузили так:

Название станций	Погрузка		
	Числа	Задание	Проц. выпол.
Ст. Анжерская (нач. ст. Селиверстов)	10	100	135,9
Ст. Судженка (нач. ст. Шевцов)	10	100	144,2
Ст. Яя (нач. ст. Коваль)	10	100	86,2
Ст. Томск II (нач. ст. Полуднев)	10	100	28,1
Ст. Тайга (нач. ст. Дайнаков)	10	100	33,3
Ст. Яшкино (нач. ст. Почечуев)	10	100	12,5
Ст. Черемошники (нач. ст. Степанов)	10	100	100

Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 48,3%.

Проследовало поездов по расписанию 5,4%.

Участковая скорость выполнена 9 км в час при задании 24.

Сведения о движении поездов даны за 10 января.

ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ

Физкультурная массовка

Линейный совет спорт. общества «Локомотив» сегодня с 12 до 5 часов дня проводит физкультурную массовку, посвященную открытию первой сессии Верховного Совета СССР.

Днем на катке для учащихся устраивается елка, массовое катание на коньках, костюмированный карнавал.

Сегодня же встреча хоккею, детских команд ст. Томск II и Тайгинской школы № 33.

В. Стефанов.

ХОККЕЙ

6 января на тайгинском катке состоялась встреча между командами хоккеистов станции Томск II и ст. Тайга. С первого тайма инициативу в игре взяли тайгинцы. Игра закончилась со счетом 14 : 2 в пользу команды Тайги.

Ответственный редактор П. ПЛЕНИН.