

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 47 (884)

18 мая 1939 года, четверг

Цена 8 коп.

По-большевистски проведем массовый рейд

В приказе № 83/Ц товарищ Л. М. Каганович указал, что „Крушения, как в зеркале отражают состояние дисциплины и организационно-технического руководства дорогами. К крушениям привыкли, считают их обычным делом, а борьбу с ними рассматривают, как побочное занятие, не чувствуя большевистской тревоги за позорную работу“.

Слабая борьба с крушениями, авариями и бракоделчеством на Тайгинском отделении полностью подтверждает это указание. Существующее положение не может не вызывать серьезной тревоги у всех честных железнодорожников.

Приказ 83/Ц — величайший документ, мобилизующий железнодорожников на дальнейший подъем и укрепление железнодорожного транспорта. Иначе не позорно, что некоторые командиры и политработники забыли о существовании этого важнейшего приказа и не ведут борьбы за его полное осуществление. Недавно при проверке оказалось, что у большинства секретарей партбюро и ряда командиров Тайгинского узла приказа № 83/Ц не имеется.

Отсутствие большевистской борьбы с авариями и браком — не терпимо! У нас есть все условия для того, чтобы каждое депо, станция, дистанция пути, вагонный участок сделать безаварийными.

По инициативе дорожного совещания редакторов стенгазет и рабочих, с 20 мая по 5 июня по дороге проводится массовый рейд-проверка выполнения приказа 83/Ц „О борьбе с крушениями и авариями“.

Эта массовая проверка должна не только выявить конкретные нарушения приказа и Правил технической эксплуатации, но и установить причины, порождающие брак и аварии, поднять всю массу железнодорожников на борьбу с ними, на организацию безаварийной работы.

Секретари партбюро, парторги (а там где нет парторганизации — секретари комитетов ВЛКСМ и комсорги) обязаны лично организовать подготовку к рейду и повседневно руководить работой бригад рейда. Успешное проведение рейда во многом будет зависеть от того, насколько полно и неуклонно будет выполняться это условие.

Командиры, инженерно-технические работники, комсомольские и профсоюзные работники обязаны принять самое активное участие в рейде, оказывать проверочным бригадам всемерное содействие.

Публикуемые сегодня памятки

участникам рейда дают ясное представление об основных вопросах и участках, которые необходимо проверить. Следует помнить, что в памятках намечены лишь **основные** вехи работы бригад. Каждой бригаде предоставляется широкая инициатива в постановке и разработке ряда других вопросов, имеющих существенное значение для безаварийной работы отдельных предприятий.

Командиры и руководители партийных организаций должны уже в ходе рейда принимать необходимые действенные меры для быстрого устранения выявленных недостатков.

В процессе рейда все бригады обязаны проверить, как выполняется историческое постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 марта 1938 года и приказы № 19/Ц и 20/Ц об укреплении трудовой дисциплины.

Необходимо проверить, как на местах организовано расследование случаев аварий и брака, принимаются ли необходимые организационно-технические мероприятия по предупреждению их.

В результате огромной работы, которую должны провести тысячи участников рейда, должна быть создана атмосфера общественного презрения и нетерпимости к аварийщикам, бракоделам и злостным нарушителям трудовой дисциплины. Ни один факт аварий, брака или нарушения дисциплины не должен оставаться не обсужденным на общем собрании рабочих. Необходимо всячески активизировать деятельность производственно-товарищеских судов.

В мобилизации масс на безаварийную работу большое значение имеют стенные газеты, пока еще недостаточно занимающиеся этим важнейшим делом. Стенгазеты обязаны привлекать внимание всех железнодорожников к вопросам ликвидации аварий и крушений, острее критиковать разгильдяев, бракоделов и их покровителей, шире показывать опыт безаварийной работы передовиков.

Надо поднять всех железнодорожников на выполнение боевого приказа наркома товарища Л. М. Кагановича „О борьбе с крушениями и авариями“, на укрепление трудовой дисциплины, чтобы в кратчайший срок превратить Тайгинское отделение в безаварийное, действительно передовое на дороге и на всей сети.

По-большевистски проведем рейд-проверку выполнения приказа № 83/Ц! Пригласим к участию в рейде тысячи железнодорожников!

План погрузки перевыполнили

Смена дежурного по станции Черемошники т. Зубкова по-большевистски борется за государственный план погрузки и выгрузки.

17 мая план погрузки смена выполнила на 114 процентов.

Я. Артюхов.

Соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки

Закрепим достигнутые успехи

Гениальный доклад вождя народов товарища Сталина и решения XVIII съезда ВКП(б) вдохновили рабочих и интеллигенцию Тайгинского вагонного участка на новые большевистские дела, вызвали новый прилив э энергии в борьбе за досрочное выполнение плана. Все бригады вагонного участка включились в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, добиваются высоких показателей в работе.

Вагонное депо выполнило апрельский план среднего ремонта вагонов на 228 процентов, по оборудованию вагонов новыми автотормозами на 175 процентов, дав высокое качество ремонта. Плотники-стахановцы тт. Ноговицин С., Жолесников, Вагин Г., слесари тт. Безбородов, Колобов, слесари-автоматчики тт. Глушенко, Коваленко, котельщики тт. Гришин, Децие, крошечники т. Ильин, бригадиры тт. Гловацкий, Перепечкин, Виноградов, во главе с мастером цеха коммунистом т. Сотниковым, явились организаторами коллективной стахановской работы.

Пример высокой производительности труда показывают кузнецы коммунисты

тт. Тарасенко, Плетнев А. Мастер текущего ремонта т. Дудко организовал работу стахановцев своего цеха и добился снижения больных вагонов ниже нормы на 54 процента. Стахановцы этого цеха отремонтировали сверх плана 15 ледников с годовым освидетельствованием.

Прекрасных образцов в работе добились 4 смена пункта технического осмотра (мастер т. Санников).

Коллектив вагонного участка взял на себя обязательства дать еще лучшие показатели в работе, довести норму неисправных вагонов на текущем ремонте до нуля, производить не менее как 20 вагонов годового освидетельствования.

Пункт технического осмотра взял на себя обязательства отправлять поезда строго по графику с хорошим качеством ремонта, внедрять метод укрупненного ремонта вагонов, чтобы к Сталинскому Дню железнодорожников — 30 июля выйти в число передовых по дороге.

Тяглый,

старший приемщик НКПС вагонного депо станции Тайга.

Водят поезда с перевыполнением технической скорости

Кривоносовцы депо Тайга, включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, успешно водят поезда на высоких технических скоростях.

15 мая машинист т. Крутов В. провел поезд по участку Тайга-Болотная со скоростью 41,4 километра в час вместо 29,6 километра установленных по норме. Машинист т. Чуенко перевыполнил норму технической скорости на 11 километров

в час. Машинисты тт. Холкин и Писаренко перевыполнили техническую скорость на 9 километров каждый.

16 мая провели поезда на высоких технических скоростях по этому же участку машинисты т. Бакланов Н., Еремьев, Пастушенко и Потоляло.

Прудников,

зам. начальника депо Тайга.

Впереди смена т. Скиба

Широко развернулось социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки в коллективе угленогрузочной станции Анжерская. Стахановцы станции готовятся встретить День железнодорожников — 30 июля новыми производственными победами.

За первую половину мая план погрузки угля станции выполнила на 100,9 процента, простой вагонов под грузовыми операциями снижен до 4 часов 30 минут вместо нормы 5 часов 10 минут. Смена дежурного по станции т. Скиба вышла в

передовые шеренги среди смен станции. В ночное дежурство 16 мая смена обеспечила план погрузки угля на 141 процент, сократила простой вагонов до 8,5 часа вместо 16 заданных по норме.

Особенно выделяются в работе смены составитель т. Ладыгин, сцепщик т. Немыкин и другие. Образцово также работают старший стрелочник т. Ванифатьев и младшие стрелочники тт. Шелихов и Сандалова, обеспечивающие четкую и безаварийную маневровую работу.

А. Демин.

Инициаторы вождения поездов без дополнительной заливки букса

Коллектив вагонного участка станции Томск II включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки развернул деятельную подготовку к Дню железнодорожников — 30 июля. Передовые люди участка дают высокие показатели в работе.

Поездные вагонные мастера тт. Кулебякин и Кривошеин водят пассажирские поезда без дополнительной заливки букс по маршруту Томск — Бийск и обратно. Хорошо работает вагонный мастер товарных поездов т. Малиновский.

Слесарь товарного цеха т. Иванов выполняет производственное задание на 300 процентов, дает хорошее качество ремонта. Осмотрщик-пролазчик т. Чубаров выполняет по 2,5 нормы в смену. Кузнец т. Чухаев вырабатывает до трех норм в день. Станционный смазчик т. Холманский высококачественно обрабатывает поезда.

Киселев,

начальник вагонного участка станции Томск II.

П Р И К А З

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ О БОРЬБЕ С КРУШЕНИЯМИ И АВАРИЯМИ

19 марта 1935 г.

№ 83-Ц

Число крушений и аварий на железных дорогах все еще велико и за последнее время продолжает расти. За один 1934 г. было 62 тысячи аварий и крушений. Рост числа крушений и аварий продолжается и в 1935 году: в январе их было около 7 тыс., в феврале — свыше 5 тыс. крушений и аварий.

Только за 1934 год было повреждено в различной степени около 7 тыс. паровозов, разбито 4,5 тыс. вагонов и повреждено свыше 60 тыс. вагонов. Убитых в связи с крушениями — сотни людей, раненых — тысячи.

Непосредственные материальные убытки транспорта за 1934 год, не считая огромных потерь в результате дезорганизации движения и тем самым снижения погрузки, составляют около 60 млн. рублей.

Если учесть, что за 1934 год железнодорожным транспортом получено 19 тыс. новых вагонов, а разбито и повреждено свыше 64 тыс. вагонов, то станет очевидным, что крушения и аварии являются основным злом и бичом всего железнодорожного транспорта.

Приказы НКПС о борьбе с крушениями, в том числе и последний приказ от 16 декабря 1934 г., в большинстве случаев не выполняются.

Ответственность за такую позорную работу ложится в первую очередь на непосредственных командиров транспорта — начальников дорог, начальников политотделов, начальников эксплуатационных отделений, депо, дистанций пути, связи.

Фактическое положение сейчас таково, что начальники дорог и аппарат НКПС, получая так называемые справки о крушениях и авариях, ограничиваются тем, что знакомятся с ними и принимают к сведению. К крушениям привыкли, считают их обычным делом, а борьбу с ними рассматривают, как побочное занятие, не чувствуя большевиистской тревоги за позорную работу железных дорог.

Начальники дорог даже не считают нужным лично сообщать Наркому о происшедших крушениях.

Самыми «энергичными мерами», которые принимаются в результате ознакомления начальников дорог и эксплуатационных отделений с сообщениями о крушениях и авариях, является передача дел в суд. Прокуроры обвиняют, суды судят, а число крушений растет.

Такое казенное, бездушное, чиновничье отношение к борьбе с крушениями привело к тому, что в ряде депо чуть ли не половина машинистов имеет взыскания и судимость.

Судимость на железных дорогах начинают считать таким же привычным, «неизбежным» делом, как и крушения.

Начальники дорог, эксплуатационных отделений, станций, депо, дистанций пути и связи, в целях перестраховки и складывания с себя ответственности, выполняют функции передаточной инстанции по пересылке в суды дел о крушениях, поступают как делопроизводители, регистрирующие крушения, вместо того, чтобы быть **командирами**, принимающими немедленные хозяйственные, технические и организационные меры по быстрейшей ликвидации последствий крушения и по **предотвращению** подобных случаев в дальнейшем.

Не понимают, что крушение или авария подобны поражению отдельной воинской части в бою и, подобно ему, должны быть лично изучены командиром транспорта во всех его деталях для того, чтобы уроки этого поражения были полностью усвоены для исправления недостатков и улучшения всей работы.

В крушениях концентрируются все недостатки в работе железных дорог. Поэтому

борьба с крушениями является первейшей и центральной обязанностью начальников дорог и всего командного состава железнодорожного транспорта. Начальники дорог должны уделять максимум внимания делу детального разбора тех или иных крушений и проведения в порядке управления дорогой хозяйственных, организационных и технических мер по ликвидации их последствий и их предупреждению.

В этом — основное в борьбе с крушениями.

Крушения, как в зеркале, отражают состояние дисциплины и организационно-технического руководства дорогами.

Данные о крушениях за последнее время показывают, что свыше трети всех важнейших крушений произошло вследствие разрывов поездов, общее количество которых за 1934 г. и первые два месяца 1935 г. составило свыше 26 тыс. случаев.

Эти разрывы явились результатом неправильного формирования поездов, небрежного осмотра упряжных приборов и плохого свививания составов, невнимательного отношения кондукторских бригад к сигналам машинистов по торможению и оттормаживанию поезда, плохого наблюдения за тормозными и автотормозными приборами, неправильного ведения поездов как по перегону, так и при трогании с места, назначения машинистами профилей пути а также несоответствия существующих в натуре профилей проектным, отсутствия оперативного инструктажа машинистов и наблюдения за правильной работой их в пути.

Все эти причины, зависящие от плохого качества работы отдельных работников железных дорог и отсутствия у них дисциплины, могли бы быть устранены, если бы начальники дорог и служб уделяли им серьезное внимание и с большевистской настойчивостью взялись за их ликвидацию.

Около 4 тысяч крушений и аварий явились результатом излома осей, бандажей и рельсов. В результате этих изломов за один лишь 1934 г. имело место 1.700 сходов поездов.

Главнейшей причиной этих изломов является отсутствие дисциплины у транспортников, безобразное отношение к уходу за путем, к правильной подбивке шпал, содержанию стыков, к систематическому наблюдению за исправным состоянием рельсов и скреплений, к осмотру колесных пар при ремонте подвижного состава и ревизии букс.

Наличие на сети большого количества путевых обходчиков, бригадиров, дорожных мастеров, осмотровиков вагонов и смазчиков могло бы дать все основания к резкому сокращению числа изломов как рельсов, так и осей вагонов, если бы работники транспорта добросовестно выполняли свои элементарные обязанности.

Начальники дорог, отделений, депо, станций, дистанций пути не принимают элементарных хозяйственных, организационных мер в **порядке повседневно управления**, которые им принадлежит принимать. Факт, имевший место 23 февраля на Северной дороге, когда на перегоне Наприха — Вологда-1 у вагона поезда № 813 лопнула ось, вагон сошел с рельсов и 8,5 км шел по шпалам, разрезал шпалы, скрепления и охранные мостовые бруссы, — этот факт показывает, как **из-за отсутствия простейших предупредительных мер аварии разрушают все отрасли хозяйства транспорта.** А между тем на дорогах не заботятся о приобретении простых элементарных приборов, как, например, дефетоскопов разных систем, для определения состояния металла и обнаруживания трещин в осях.

Огромное число проездов закрытых семафоров и приема поездов на занятый путь, составившее за 1934 г. около 6 тысяч случаев, является результатом грубо-хули-

ганской ухарской езды и совершенно не-терпимого отношения машинистов и кондукторских бригад к наблюдению за сигналами.

С другой стороны, проверка, произведенная по моему поручению на местах крушений, выявила отсутствие контроля за исправностью сигналов, за подготовкой сигналов и стрелок к приему и выпуску поездов, небрежное выполнение Правил технической эксплуатации линейными работниками движения.

Верхом беспомощности и безответственности командиров на дорогах является та медлительность, с которой проводится ликвидация последствий крушений. Движение на много часов приостанавливается только потому, что технические средства по ликвидации последствий крушений не подготовлены. Вспомогательный поезд на большинстве участков обслуживается наспех собранными людьми, без квалифицированного руководителя, без элементарного и самого простого оборудования.

В результате даже при малейших авариях и незначительных повреждениях перегоны закрываются на 4—8—12 и более часов, что при существующей густоте движения вносит дезорганизацию в работу сети.

Произведенная по моему поручению проверка крушений, происшедших за последние дни, выявила крайнюю слабость политической и массовой работы на обследованных участках Моск.-Белорусско-Балтийской и Северной дорог. По существу с работниками, непосредственно связанными с безопасностью движения, воспитательной работы не велось, они были поставлены самим себе. Непосредственными виновниками крушений оказались такие работники, которые и по своему proletарскому происхождению и по производственному стажу при соответствующей работе с ними могли бы стать дисциплинированными, безупречными работниками.

Только отсутствием настоящей оперативной борьбы с расхлябанностью и недисциплинированностью, только формально-бездушным отношением к крушениям и механической передачей дел в прокуратуру и суд, только неумением или нежеланием командиров транспорта от начальников дорог до начальников станций организовать по-настоящему машинистов, кондукторские бригады, стрелочников и составительские бригады и внедрить в железнодорожное дело дух дисциплины — можно объяснить то печальное и позорное явление, что число аварий и крушений не

сокращается, а все еще продолжает расти.

Приказываю:

1. Считать основным показателем улучшения работы дорог сокращение из месяца в месяц числа аварий и крушений.

2. Ответственность за несокращение числа крушений и аварий на дорогах и отсутствие необходимых предупредительных мер против аварий и крушений возложить на начальников дорог.

3. Начальникам дорог лично взять в свои руки дело борьбы с авариями и крушениями и, не ограничиваясь разбором причин аварии и крушения, принимать все необходимые оперативные меры хозяйственно-организационного и технического порядка как по скорейшей ликвидации аварии или крушения, так и их предупреждению.

4. Начальникам политотделов дорог и эксплуатационных отделений не ограничиваться общей агитацией о вредности крушения, а конкретно по каждому в отдельности случаю организовать разъяснительную работу, в первую очередь в тех бригадах, депо и станциях и на тех дистанциях пути, где произошло крушение.

5. Начальникам дорог выезжать ^{до} по каждому сколько-нибудь важному случаю крушения, а начальникам отделений эксплуатации или их заместителям выезжать каждый раз на место крушения, связанного так или иначе с перерывом движения.

6. Начальникам дорог докладывать лично Наркому о всех случаях крушения или аварии на дорогах, о мерах их ликвидации и предупреждения.

7. Начальникам центральных управлений НКПС принимать по каждому случаю крушения, в зависимости от причин таковых (поломка осей, лопнувшие рельсы и т. д.) по своей линии соответствующие оперативные, технические и хозяйственные меры.

8. Центральному управлению эксплуатации составлять пятидневные сводки происшедших по всей сети крушений и аварий по дорогам с выделением дорог, не добившихся сокращения числа аварий и крушений.

9. Настоящий приказ объявить под личную расписку всему командному составу дорог до дежурных по станции, дежурных депо, дорожных мастеров, машинистов-наставников, начальников дистанций связи и электромехаников, старших осмотровиков вагонной службы.

Народный комиссар путей сообщения Л. Каганович.

СОВЕЩАНИЕ ПАРТИЙНО-КОМСОМОЛЬСКОГО И ПРОФСОЮЗНОГО АКТИВА

Вчера, в клубе имени Ленина состоялось совещание руководящего партийно-комсомольского и профсоюзного актива, посвященное начинающемуся 20 мая массовому рейду железнодорожников Тайгинского отделения по проверке выполнения приказа наркома № 83/Ц.

Участники совещания, обсудив план проведения рейда, горячо одобрили это важнейшее политическое мероприятие и внесли ряд ценных предложений по обеспечению его действенности и массовости.

ПРОВЕЛИ ГРУППОВУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ

На днях партийная организация станции Тайга провела групповую консультацию по основным вопросам I главы «Краткого курса истории ВКП(б)».

На консультации присутствовало 33 человека из них 17 членов партии, 12 комсомольцев и 3 человека беспартийных товарищей. Групповая консультация прошла исключительно на высоком идейно-политическом уровне. Было задано 15 вопросов.

Члены партии тт. Бычков, Уварова и другие в своих выступлениях одобрили проведение групповой консультации. Участники групповой консультации просили партком и партийный кабинет о постановке в ближайшие дни лекции на тему «Ленин о развитии капитализма в России».

К. Агафонов.
Парткабинет ст. Тайга.

20 мая начинается массовый рейд железнодорожников

Полностью ликвидируем аварии, крушения и бракодельчество на нашем отделении! Устраним причины порождающие это зло!

ПАМЯТКИ УЧАСТНИКАМ РЕЙДА ПО ХОЗЯЙСТВУ ДВИЖЕНИЯ

Бригады проверяют:

1. Выполнение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 года и приказов ММ 19/Ц и 20/Ц наркома об укреплении трудовой дисциплины и какие меры общественного воздействия применяются к аварийщикам, бракоделам и нарушителям трудовой дисциплины (обсуждение на общих собраниях, освещение в печати, работа товарищеских судов и т. п.).
2. Как расследуются случаи крушений, аварий и брака и какие организационно-технические меры принимаются для предупреждения их.
3. Существует ли на станции единая смена; закреплены ли стрелочники, составители, осмотрщики, маневровые паровозы и т. д. за определенными парками, постами.
4. Как выполняется § 469 ПТЭ о персональных обязательствах работников, связанных с движением поездов; § 9 приказа 83/Ц в отношении командного состава.
5. Состояние технической учебы и выполнение § 456 ПТЭ о сдаче испытаний.
6. Как проводится планерка перед вступлением на дежурство (четкое задание, проверяют ли ДСП насколько готов тот или иной работник смены к дежурству и обеспеченность сигналами).
7. Выполнение ДСП и стрелочниками §§ 266 и 387 ПТЭ о точной и четкой команде и ее повторении.
8. Выполнение ДСП и стрелочниками §§ 396 и 270 ПТЭ о недопущении посторонних лиц в помещения ДСП и на стрелочные посты.
9. Выполнение стрелочниками §§ 265 и 388 ПТЭ в части приготовления маршрутов приема и отправления поездов.
10. Наличие и исправность инвентаря и сигналов на стрелочных постах, техническое состояние и чистоту стрелок, соблюдение порядка приема и сдачи дежурств стрелочниками.
11. Наличие выписок из техническораспорядительного акта, согласно § 298 ПТЭ и его выполнение соответствующими работниками.
12. Подаются ли сигналы стрелочниками при приеме и от отправлении поездов, стрелочниками и составительскими бригадами при маневровой работе в соответствии с инструкцией по сигнализации, закрываются ли стрелки на запорные замки при маневровой работе.
13. Как обеспечивают составители поездов безопасность движения во время маневровой работы (недопущение постановки вагонов за пределами контрольных столбиков, оставления вагонов без проверки сцепления и т. д.).
14. Выполнение § 270 ПТЭ о недопущении в ночное время неосвещенных стрелок, состоянии сигналов на поездах.
15. Выполнение порядка приема поездов кондукторскими бригадами и распоряжения М 573/Ц о проверке маршрутов при скрещиваниях и обгонах поездов.
16. Выполнение приказа М 275/Ц о порядке формирования, проверки и отправления тяжеловесных поездов.
17. Выполнение приказа М 380/НЗ о проверке маршрутов приема и отправления поездов начальником станции.

ПО ВАГОННОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Пункт технического осмотра

Бригады проверяют:

1. В какой мере осмотрщики вагонов, осмотрщики-автоматчики, слесари, автоматчики и станционные смазчики усвоили ПТЭ, инструкцию по сигнализации и должностную инструкцию.
2. Как организовано изучение ПТЭ, подготовка к сдаче экзамена, изучение инструкции по сигнализации, должностных инструкций и приказов НКПС.
3. Производится ли осмотр поездов сходу, как осмотрщики вагонов, осмотрщики-автоматчики и пролазники выполняют должностную инструкцию (встреча поезда у контрольного столбика, на входных стрелках и пропуск его, осмотр поезда с двух сторон и с пролазкой, пометки мелом на кузовах о замеченных неисправностях, проверка выполнения ремонта по меловым пометкам).
4. Соблюдение технологического процесса ремонта вагонов на станционных путях.
5. Обеспеченность и состояние инструмента личного и общего пользования.
6. Качество осмотра и ремонта вагонов в поездах, особенно ремонта автотормозов.
7. Смазываются ли трущиеся части.

Резерв поездных мастеров

Бригады проверяют:

1. В какой мере поездные вагонные мастера усвоили ПТЭ, инструкции по сигнализации и движению поездов, должностные инструкции и приказы НКПС.
2. Как организовано изучение ПТЭ и подготовка к сдаче экзаменов.
3. В какой мере поездные вагонные мастера обеспечены инструментом, мелкими запасными частями и сигнальными принадлежностями, в каком состоянии эти запасные части и сигналы.

принадлежностями, в каком состоянии эти запасные части и сигналы.

4. Как происходит приемка поезда вагонным мастером перед отправлением (участие поездного вагонного мастера в ремонте и пробе автотормозов, согласно параграфа 230 ПТЭ; сдача поезда по прибытию осмотрщикам; делают ли осмотрщики отметки в маршрутах поездных вагонных мастеров о замеченных неисправностях).
5. Обеспеченность полевых станций наиболее ходовыми запасными частями и подъемным инструментом (подшипники, рессоры, валики домкраты и ломы для них).
6. Как выполняются приказы ММ 19/Ц и 20/Ц.

Вагонное депо

Бригады проверяют:

1. Соблюдение всех правил при полном и неполном освидетельствовании колесных пар, испытании упругих, триангелей, рессор, подшипников.
2. Как работает концепропиточная (подогрев и отстой смазки, очистка и просушка козлов перед пропиткой, пропитка концов и полостей).
3. Качество ремонта вагонов и вагонных частей, порядок приемки вагонов из ремонта мастерами приемщиками вагонов и начальником депо.
4. Смазывание трущихся частей в отремонтированных вагонах.
5. Качество электросварочных работ.
6. Как выполняются постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 г. и приказы ММ 19/Ц и 20/Ц, какие меры общественного воздействия принимаются к бракоделам.

ПО ПАРОВОЗНОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Ремонт паровозов

Бригады проверяют:

1. Как обеспечивается тщательный осмотр паровозов, поставленных на ремонт и выпущенных из ремонта; осматривают ли паровозы начальник депо или его заместители (приказ М 78/Ц, пункты 15-16, 29-30).
2. Как организована заготовка запасных частей и деталей; качество и своевременная обработка их; приемка частей и деталей инспекторами-приемщиками НКПС.
3. Полностью ли выполняются требования машинистов, записанные в книгу ремонта.
4. Какой брак имеет место в ремонте паровозов, его причины, какие принимаются меры для предупреждения случаев брака; качество ремонта пресмасленок, насосов, сальников и инжекторов.
5. Качество и состояние инструмента,

в какой мере обеспечены им комплексные бригады; порядок хранения инструмента.

6. Как выполняются в ремонтных цехах приказы ММ 19/Ц и 20/Ц.

Паровозный парк

Бригады проверяют:

1. Закреплены ли рабочие бригады за паровозами (сдвоенные на пассажирских, строчные — на товарных).
2. Осматривают ли дежурные по депо и их помощники состояние несочниц, насосов, инжекторов и автосцепки у паровозов, выдаваемых под поезд.
3. Состояние сигнального хозяйства на паровозах.
4. Состояние тракционных и экипировочных путей и обустройств.
5. Знание паровозной бригадой Правил технической эксплуатации и сигнализации, знакомство машиниста с инструкцией по предупреждению разрывов поездов.

ПО ПУТЕВОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Бригады проверяют:

1. Как выполняются на околотках постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 г. о мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины и приказы ММ 19/Ц и 20/Ц.
2. В какой мере ремонтные рабочие, путеобходчики, бригады усвоили ПТЭ, инструкцию по сигнализации и движению поездов.
3. Порядок выдачи предупреждений.
4. Дефекты рельсов, их обозначение, порядок наблюдения за такими рельсами.
5. Как составляются графики работ по текущему содержанию пути (по декадам).
6. Качество работ по текущему содержанию пути (повторная подбивка шпал после замены их новыми, забивка костылей, выпрямляются ли костыли при пере-

шивке пути, соблюдение уровня балластного слоя; как заправляется балластная призма после окончания работ).

7. Порядок исправления пути с помощью суфляжа (качество балласта, укрепление балластного слоя после суфляжа).
8. Наличие противоугольных устройств.
9. Вырезают ли ПДБ на стыках с выплесками грязный балласт ниже подшвытывания не менее чем на 5 сантиметров.
10. Подготовку пучинных костылей (выпрямление их, рассортировка по лицам в зависимости от размера).
11. Как дорожные мастера принимают работу от бригадиров (контроль, тщательная проверка качества и т. д.).
12. Выполняются ли начальниками дистанций и дорожными мастерами указания ревизоров.

ПО ХОЗЯЙСТВУ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Бригады проверяют:

1. Исправность и видимость семафоров и дисков в ночное и дневное время.
2. Действие жезловой системы (особенно на Томской ветке).
3. Состояние и действие централизованных стрелок.
4. Состояние и действие замков Дмитрия.
5. Бесперебойную работу диспетчерской и стрелочной связи.

6. Наличие пломб на блок-аппаратах.
7. Как выполняются записи в журналах осмотра устройств СЦБ.
8. Правильность ведения журналов поездных телеграмм и телефонограмм.
9. Подготовку устройств связи и СЦБ к зиме (ремонт).
10. В какой мере монтеры СЦБ, механики, техники и все другие агенты связи знакомы с ПТЭ и инструкциями по сигнализации и движению поездов.

Что должен знать бригадир

Каждый руководитель бригады рейда должен помнить, что его задача — не только выявить недостатки, но и добиться в кратчайший срок их устранения. Каждый бригадир должен принять участие в совещании бригадиров рейда, где он получит подробный инструктаж и памятки (выписки для членов бригады).

Необходимо добиться, чтобы в бригаде вошли авторитетные товарищи — старые производственники, стахановцы и ударники, инженерно-технические работники, рабкоры и члены редколлегий стеновых газет.

Бригадир обязан точно распределить — кто из участников и по каким именно вопросам проводит проверку.

Необходимо предупредить каждую бригаду, чтобы все сведения записывались подробно, точно, чтобы каждый вывод подкреплялся фактами.

Бригадир должен помнить, что наряду с недостатками необходимо подроб-

но рассказать о положительных явлениях, о лучших людях, подробно описать, как они добились работы без аварий и брака.

Участники рейда не должны вмешиваться в оперативную работу железнодорожников.

После окончания рейда бригадир собирает всю бригаду для того, чтобы обобщить собранный материал и дополнить его предложениями бригады.

Необходимо учесть, что каждый участник рейда проводит проверку в свое свободное от работы время. Исходя из этого и должен каждый бригадир комбинировать состав бригады.

Материалы необходимо составлять в двух экземплярах: первый вручается хозяйственному или партийному руководителю предприятия, а второй экземпляр, тщательно переписанный, немедленно направляется в политотдел отделения — штаб рейда.

З а р у б е ж о м

Внешняя политика Турции

Речь Рефика Сайдама об англо-турецкой декларации

АНКАРА, 14 мая. (ТАСС).

Председатель турецкого совета министров Рефик Сайдам произнес в парламенте речь, посвященную англо-турецкой декларации.

До последнего времени, сказал Рефик Сайдам, основная линия турецкого правительства была направлена к тому, чтобы сохранить нейтралитет. Но с тех пор, как обострение обстановки распространилось также на Балканы и вопрос о безопасности Средиземного моря снова связывается с нашей национальной жизнью, турецкое правительство находит, что сейчас уже невозможно больше оставаться на нейтральной и индифферентной позиции, особенно тогда, когда речь идет об угрозе нашей национальной безопасности.

Турция желает, чтобы все страны, имеющие свои интересы в Средиземном море, считали бы это море общим. Порядок в Средиземном море, не лишаящий никого выгод, но и не дающий свободного поля деятельности для каких-либо популяризаторов гегемонии, является для нас вопросом национальной безопасности. В этих условиях наиболее эффективным способом для того, чтобы избежать военной катастрофы, является присоединение к странам, объединяющимся на базе мирного сотрудничества в защиту мира. Вот почему мы просим сегодня одобрения парламента на заключение соглашения с Англией для совместной защиты мира и безопасности, что отнюдь не направлено против какой-либо страны и не преследует цели окружения и нанесения ущерба кому бы то ни было, а ставит своей задачей гарантировать народы от трагической катастрофы, которую война представляет для всех.

Рефик Сайдам зачитал затем совместную англо-турецкую декларацию. Он отметил, что общей политической задачей двух союзных стран является обеспечение мира.

«Снова представляется случай, — заявил он, — доказать нашу привязанность к миру, и если наши общие права и интересы подвергнутся в один прекрасный день опасности, мы не поколеблемся ответить оружием со всей энергией, которую нам подскажет чувство справедливости».

Рефик Сайдам заявил далее, что с французским правительством также идут дружественные переговоры в целях заключения соглашения. Мы надеемся, — сказал он, — что вскоре достигнем благоприятных результатов.

Остановившись затем на отношениях между Турцией и СССР, глава турецкого правительства заявил: «Мы будем продолжать самый непосредственный и самый сердечный контакт с великим дружественным соседом. Общность наших взглядов и интересов показывает нам, насколько ясный путь сотрудничества открывается перед нами. Недавний визит Потемкина позволил нам лишний раз признать, что благодаря полной тождественности точек зрения и взаимопониманию мы едины и что завтрашняя наша политика должна развиваться на тех же основах».

АНКАРА, 14 мая. (ТАСС).

После речи турецкого премьера в парламенте состоялись прения по вопросам внешней политики.

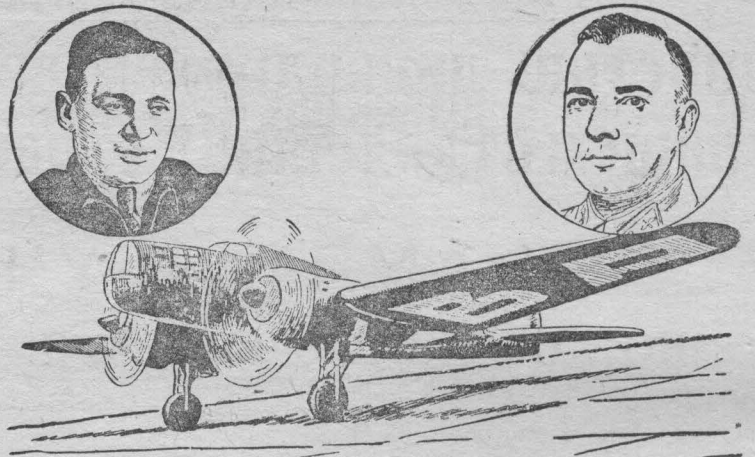
Председатель парламентской комиссии по иностранным делам Сафвет Арыкан, бывший посол в Англии Фетхи Окияр и бывший министр обороны генерал Кязым Озалип в своих речах одобрили политику правительства и англо-турецкую декларацию.

Сафвет Арыкан заявил: «Мы с удовлетворением отмечаем единство взглядов Турции и СССР по вопросам международного положения. Это является существенной основой мира».

Фетхи Окияр отметил, что дружественные отношения между СССР и Турцией приносят удовлетворение обеим странам. Недавние беседы Потемкина с государственными деятелями Турции, сказал он, свидетельствуют о том, насколько искренни наши отношения. Этот факт заслуживает внимания, и он свидетельствует об укреплении нашей дружбы. В интересах мира перед лицом опасности миролюбивым странам необходимо объединиться.

Кязым Озалип подчеркнул, что СССР и Турция тесно связаны между собой в борьбе за мир.

Каждый раз, когда ораторы упоминали о СССР, депутаты встречали эти заявления единодушными аплодисментами.



Герои Советского Союза В. К. Коккинаки и штурман М. Х. Гордиенко 28-29 апреля совершили беспосадочный перелет за 22 часа 59 минут по маршруту Москва—США на самолете „Москва“ конструкции С. В. Ильюшина.

На снимке: (в овале) слева командир самолета Герой Советского Союза В. К. Коккинаки, справа — штурман М. Х. Гордиенко, внизу самолет „Москва“ перед стартом. (Бюро клише ОблТАСС)

На станции Тайга нарушают ПТЭ

На днях на станции Тайга был проведен рейд проверки выполнения агентами, связанными с движением поездов, Правил технической эксплуатации. Проверка показала, что многие работники нарушают Правила — этот железный закон железнодорожного транспорта.

При вступлении на дежурство каждый стрелочник, составитель, командир смены прежде всего должен тщательно принять свой пост. Однако это некоторыми работниками станции не выполняется. Вступая на дежурство старший стрелочник Ерохин не принял стрелки в присутствии сдающего пост. Когда бригада рейда стала проверять состояние стрелок, то оказалось, что стрелки № 130 и 98 не имеют ручных замков и не закрываются.

Младшая стрелочница 11 поста т. Литвинова, принимая дежурство от стрелочницы т. Нетаевой, не проверила наличие керосина в лампах, в результате в ночное время стрелочный указатель стрелки № 12 не освещался. На этом же посту были обнаружены неисправные гаечные ключи.

Прежде чем производить передвижение вагонов составитель поездов должен осмотреть их, проверить нет ли чего подложенного под скаты и т. д. Составитель же Гуляев не осмотрев состав подвез к людскому поезду, сцепил вагоны и стал делать маневры. Между тем из вагонов людского поезда были опу-

щены лестницы, около которых находились дети.

На стрелочных постах № 6 и 12 не работают у телефона наружные вызывные звонки, что безусловно не обеспечивает безопасность движения поездов.

Бригадой обнаружены также факты грубого нарушения приказов наркома № 19/Ц и 20/Ц. Вот один из таких характерных примеров. Младшая стрелочница поста № 7 Большанина в момент маневровой работы бросила пост и ушла в перонный магазин за хлебом.

Руководство станции должно принять самые решительные меры по ликвидации отмеченных недостатков.

бригада рейда: А. Шевцов, В. Лихачев.

Происшествия
ЗАДЕРЖАНА ШАЙКА ВОРОВ

Недавно железнодорожной милицией станции Тайга вскрыта шайка воров, в которую входили малолетние и взрослые преступники: Никифоров М. Н., Лапухин Г. И., Айкин Е. Ф., Коваленко П. И., Шинкарев Г. О., Мерзлякова М. А., Вершинин Г. И., Патрушев В. И., Слабодчиков М. С. и Егоров Т. М.

На протяжении 1938-1939 гг. на станции Тайга, в городах Анжерка, Новосибирск она совершила 29 карманных краж, одно ограбление пьяного, хищение товаров из ларька Тайгинского райтрансторгита и т. д. Награбленные вещи преступники приносили к Вершинину проживающему в гор. Тайга и в избушку катка спорт. общества «Локомотив», где жил Никифоров. Притонсодержатели Вершинин и Никифоров возглавляли воровскую шайку и сбывали краденные вещи.

Следствием кроме того вскрыто, что несовершеннолетние Айкин и Лапухин, с целью скрытия следов своих преступлений, 4 июля 1938 года в гор. Новосибирске по Октябрьской улице на чердаке дома № 33 убили беспризорного мальчика в возрасте 14 лет.

Группа преступников арестована и предается суду.

ПОПРАВКА

В газете за 16 мая, в последнем абзаце первой колонки передовой статьи, допущена ошибка. Написано: „По приказу № 97/Ц“, следует читать: По приказу № 79/Ц.

Редакция.

Врид. ответ. редактора

А. ПАНФИЛОВ.

Т. Демидов.

НА СОВЕЩАНИИ АКТИВА ЖЕНЩИН ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

15 мая в клубе имени В. И. Ленина проводилось совещание председателей женских инициативных групп, домохозяй-активисток и работниц Тайгинского отделения. Участники совещания заслушали доклад начальника политотдела отделения т. Рукавова о решениях исторического XVIII съезда ВКП(б) и о задачах стоящих перед железнодорожным транспортом в третьей пятилетке.

Выступившие в прения женщины-активистки поделились опытом проводимой ими работы.

Актив женщин Тайгинского паровозного депо, — говорит т. Корягина, — за период подготовки к XVIII съезду ВКП(б) и международному пролетарскому празднику 1 Мая проделал большую работу по приведению цехов, рабочих мест и паровозов в культурное состояние. Силами актива женщин и домохозяйек было проверено общественным смотром 100 паровозов. Женщины-активистки тт. Белоусенко, Рандина, Корчуганова и другие обслуживают рабочих стахановцев художественной и политической литературой.

Женщины-активистки и домохозяйки рабочих депо ознакомились с докладом товарища Сталина на XVIII съезде ВКП(б), а так же

с речами товарищей Д. М. Кагановича и Е. Е. Ворошилова.

— Мы, женщины домохозяйки станции Юрга I, так же проводим большую работу, — говорит в своем выступлении домохозяйка т. Заболотная. К пролетарскому празднику 1 Мая провели 5 общественных смотров стрелочного и путевого хозяйства, побелили стрелочные будки и посты, навести порядок в служебных помещениях. Мы руждаемся в повседневной помощи по налаживанию работы таких общественных организаций как РОКК, ОСО и других, но ни партсобрт. Зарубин, ни председатель МК т. Шарафулин нам никакой помощи упорно не желают оказывать.

— На нашем 4 околотке Томской дистанции пути, — указывает в своем выступлении жена путевого обходчика т. Киверина, — актив женщин проводит большую общественную и воспитательную работу среди рабочих. Взяв к примеру моего мужа — он был горьким пьяницей, одним из отстающих путевых обходчиков на околотке. Надо прямо сказать, что я обязана женскому активу за то, что при их помощи мой муж совершенно изменился, перестал пить и сейчас является стахановцем на производстве.

Большую работу по выращиванию новых кадров для социалистического транспорта проделала в этом году женская инициативная группа Тайгинского узла. По инициативе ее были созданы курсы по подготовке помощников машинистов, кассиров, таксировщиц, кондукторов и других специальностей. Руководство этими курсами было возложено на домохозяйку-активистку т. Агафонову, которая успешно справилась с поставленной перед ней задачей. Сейчас курсы закончили свою работу. 12 слушателей курсов получили отличную оценку. Всего окончили курсы 52 женщины-домохозяйки.

К Дню железнодорожников — 30 июля намечено укомплектование одной поездной бригады из одних женщин. Эта бригада поедет поезд от Тайги до Новосибирска. Совещание актива женщин приняло социалистический договор коллектива женщин Омской дороги и в свою очередь вызвало на соревнование женщин Новосибирского отделения.

Актив женщин на Тайгинском отделении большой, ему надо только больше оказывать помощи, работать с ним.