

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 59 (896)

24 июня 1939 года, суббота

Цена 6 коп.

ОБ УРОКАХ КРУШЕНИЯ НА ст. ЕЛЬЦОВКА

Приказ по Томской железной дороге № 1-Н от 19 июня 1939 г.

Судебный процесс над виновниками крушения двух поездов № 756 и № 936, прошедшего 26 апреля с. г. на станции Ельцовка, вскрыл возмутительную картину вопиющей расхлябанности и грубейших нарушений Правил технической эксплуатации, что послужило непосредственной причиной крушения.

Трудовая дисциплина на ст. Ельцовка настолько была развалена, что старшему стрелочнику Трошину, пустившему поезд № 756 на занятый путь, ничего не стоило явиться на работу в нетрезвом виде и без сигналов, а затем бросить пост и отлучиться для участия в попойке. Этому способствовало то, что ни дежурные по станции, ни начальник станции при вступлении на дежурство у подчиненных им лиц не производили проверку сигналов, не контролировали явку на работу. Ключи от с'ездов стрелок №№ 3, 5, 2 и 4 хранились не у дежурного по станции, как этого требует техническо-распорядительный акт станции, а постоянно находились у старших и младших стрелочников постов № 3 и № 4 Решетникова, Ярманова и Трошина, о чем было известно начальнику станции Ельцовка Корнякову.

Дежурные по станции Ковалевский, Голованчук и Шитлов нарушили телеграмму НКПС № 573/Ц о проверке маршрутов при обгонах товарных поездов, вследствие чего главный и старший кондукторы не были дежурными по станции Ковалевским высланы для проверки маршрута при обгоне поезда № 756. Наоборот, Мартыненко, являясь старшим кондуктором поезда № 936, по остановке поезда самовольно переключил у хвостового вагона поезда сигналы, показывающие о том, что поезд № 936 поставлен под обгон, чем ввел в заблуждение машиниста прибывающего на ст. Ельцовка поезда № 756.

Кроме этого, Мартыненко самовольно оставил свой поезд и ушел в помещение дежурного по станции.

Главный кондуктор поезда № 936 Чижов, по прибытии на станцию Ельцовка, доложил дежурному по станции о благополучном прибытии, но когда обнаружил, что хвостовой сигнал у его поезда поставлен под обгон, не убедился у дежурного по станции о задержке поезда № 936 для обгона и не принял мер к попытке старшего кондуктора Мартыненко для проверки правильности приготовления поезда № 756 маршрута, чем нарушил телеграмму НКПС № 573/Ц.

Машинист Прескуряков, после прохода паровозом входного открытого семафора, не наблюдал за положением сигналов стрелочных указателей, поэтому несвоевременно заметил положение стрелки № 6, которая находилась в положении на боковой путь, занятой поездом № 936, поэтому поздно принял меры к торможению поезда № 756, чем нарушил пункт „б“ § 427 Правил технической эксплуатации железнодорожных дорог СССР.

На ст. Ельцовка пом. участкового ревизора по безопасности Новосибирского отделения т. Ивановым были обнаружены в стрелочных постах противоречивые выписки из техническо-распорядительного акта станции о порядке хранения ключей от стрелок. Узнав об этом из доклада начальника станции Корнякова, заместитель начальника отделения т. Кудрявцев никаких мер к устранению этого грубейшего нарушения не принял.

Дежурные по ст. Новосибирск систематически отправляли поезда на ст. Ельцовка, не сообщая их номеров. Дежурным по станции Ельцовка о номерах поездов приходилось запрашивать диспетчеров отделения.

Инспектор по движению поездов Новосибирского отделения т. Побожей, будучи дважды на ст. Ельцовка, не вскрыл грубейших нарушений Правил технической эксплуатации, техническо-распорядительного акта станции, невыполнения телеграммы НКПС № 573/Ц, не потребовал проверки сигналов у лиц, являющихся на смену, не устранил нарушения § 17 инструкции по движению поездов дежурными по ст. Новосибирск.

Постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 г., исторические решения XVIII с'езда ВКП(б) и материалы Третьей Сессии Верховного Совета СССР на станции Ельцовка не изучены и не разъяснены. Техническая учеба работников станции не организована, приказы №№ 42/Ц и 160/Н не выполняются. Изучение Правил технической эксплуатации, приказов НКПС и управления дороги проводится только на планерках, что не дает положительных результатов, не обеспечивает повышение технической квалификации работников станции.

Отсутствие массово-политической и разъяснительной работы, а также должной заботы о бытовых условиях привело к текучести личного состава, в результате этого возникла неуккомплектованность станции работниками.

Начальник политотдела Новосибирского отделения т. Сафонов и его заместитель т. Малыханов, выдвинув на работу начальником станции Ельцовка члена ВЛКСМ т. Корнякова, не только не помогли ему в организации массово-политической работы, но даже не нашли времени побеседовать с ним при его назначении на станцию.

Председатель райкома союза т. Прилепский также формально отнесся к делу оздоровления станции Ельцовка, ограничившись только приращением к станции члена президиума райкома союза т. Шеповалова, но действий его не контролировал.

Начальник отделения т. Меркулов и его заместитель т. Кудрявцев также ограничились только посылкой на эту станцию инспектора т. Побожей, но результатов его работы не проверяли.

То положение, что станция Ельцовка длительное время оставалась аварийной, объясняется отсутствием борьбы за выполнение приказов наркома №№ 83/Ц, 231/Ц, 313/Ц со стороны начальника отделения т. Меркулова и начальника политотдела отделения т. Сафонова, а также их заместителей т. Кудрявцева и т. Малыханова и председателя райкома союза т. Прилепского, которые не поднимали бдительность, не воспитывали у работников станции непримиримости к нарушениям приказов наркома и ПТЭ, а, наоборот, своим либеральным отношением потакали нарушителям трудовой дисциплины, утратили чувство большевистской непримиримости к разгильдяйству и организационной распушенности.

Между тем, руководители отделения, политотдела и райкома союза не могли не знать, что на станции Ельцовка много крушений, брака в работе, грубо нарушается трудовая дисциплина, и поэтому обязаны были уделить особое внимание коллективу этой аварийной станции и вполне могли предупредить крушение, если бы постоянно обращали внимание на работу полевых станций, изучали людей, устраняли причины, порождающие крушения, аварии и брак в работе, обеспечили жесткий контроль за выполнением приказов наркома товарища Л. М. Кагановича, боролось не на словах, а на деле с нарушениями трудовой дисциплины.

Все это говорит о том, что ряд коман-

диров и политработников забыл приказ наркома товарища Л. М. Кагановича № 83/Ц, где подчеркивается, что „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“.

Трибунал Томской дороги вынес суровый, заслуженный приговор виновникам крушения на станции Ельцовка: Ковалевскому, Трошину, Прескурякову и Мартыненко. Этот приговор встречает единодушное одобрение железнодорожников Томской дороги.

Приказом наркома товарища Л. М. Кагановича № 121/Ц начальник Томской дороги Петров за преступную бездеятельность и полное отсутствие борьбы с крушениями на дороге снят с работы.

Крушение на станции Ельцовка показывает всю губительность малейшего попустительства со стороны командиров и политработников нарушениям должностных инструкций и ПТЭ, а также вскрывает весь вред канцелярско-бюрократических методов руководства.

В результате станции Ельцовка, находясь под боком отделения и управления дороги, имеющая все данные к тому, чтобы работать хорошо, стала аварийным очагом на Томской дороге.

Считая, что здоровый коллектив станции может быстро ликвидировать аварийность, добиться примерной, безаварийной работы и успешно подготовиться к зиме, —

ПРИКАЗЫВАЕМ:

1) Предупредить начальника станции т. Корнякова о том, что дальнейшее оставление его в этой должности будет зависеть от того, как он, наряду с общим улучшением работы, будет решать центральную задачу — полную ликвидацию аварийности и недопущение в дальнейшем крушений, аварий и брака в работе.

2) Тт. Меркулову и Корнякову к 1 июля, лично ознакомившись с каждым работником, укрепить кадры станции, обеспечить ликвидацию текучести личного состава станции путем разъяснительной работы и улучшения бытовых условий.

3) Тов. Корнякову установить строжайший контроль за соблюдением дежурными по станции порядка хранения ключей от с'ездов стрелок №№ 3, 5, 2 и 4, а также устранить на стрелочных постах противоречивые выписки, приведя их в полное соответствие с техническо-распорядительным актом станции.

4) Тт. Меркулову и Корнякову организовать среди работников станции изучение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 г., приказов наркома №№ 83-Ц, 231-Ц, 313-Ц и 573-Ц, Правил технической эксплуатации и должностных инструкций, тщательно проверить их усвоение и строго контролировать их неуклонное выполнение каждым работником станции.

5) Инспектора отделения по безопасности движения Побожей за халатное отношение к исполнению служебных обязанностей, в результате чего он, посетив станцию, не вскрыл и не принял мер к ликвидации грубейших нарушений ПТЭ, техническо-распорядительного акта и приказов НКПС, — с работы снять.

6) Главному кондуктору Чижова за нарушение телеграммы НКПС № 573-Ц, выразившееся в непринятии мер к посылке старшего кондуктора Мартыненко для проверки правильности приготовления мар-

шрута поезду № 756, — с работы снять и перевести на работу, не связанную с движением, сроком на шесть месяцев.

7) Заместителю начальника отделения т. Кудрявцеву за непринятие мер по имеющимся у него сигналам о неблагополучии на станции — объявить выговор.

8) Начальнику Новосибирского отделения т. Меркулову за ослабление руководства делом борьбы с крушениями и авариями, а также за отсутствие должного контроля и проверки выполнения заданий, даваемых работникам отделения, — объявить замечание.

9) Начальнику отделения движения т. Меркулову, начальнику политотдела отделения т. Сафонову и председателю райкома союза Прилепскому необходимо перестроить методы руководства полевыми станциями, решительно ликвидировать канцелярско-бюрократический стиль в работе.

10) Для ликвидации аварийности и коренного улучшения работы станции Ельцовка, заместителю начальника службы движения т. Савельеву, начальнику отделения т. Меркулову и начальнику политотдела отделения т. Сафонову, наметив конкретные мероприятия по улучшению работы станции, добиться к Сталинскому дню железнодорожника — 30 июля превращения станции Ельцовка в лучшую, безаварийную станцию на дороге. Для обеспечения этого мероприятия тт. Савельеву, Меркулову и Сафонову лично посещать станцию не реже одного раза в пятидневку.

11) Начальнику политотдела отделения т. Сафонову и председателю райкома союза т. Прилепскому организовать среди работников станции изучение материалов и решений XVIII с'езда ВКП(б) и Третьей Сессии Верховного Совета СССР, вести в практику систематическое проведение чисток, бесед, политдней, создать на станции актив общественных инспекторов по безопасности движения и инициативную группу жен железнодорожников.

Руководство дороги считает, что оценка станции Ельцовка, данная в настоящем приказе, в основном применима и к другим аварийным очагам на дороге и обязывает всех начальников отделений, станций, депо, вагонных участков, дистанций пути и связи, секретарей узловых парткомов, партбюро и партторгов обсуждать уроки крушения на станции Ельцовка на массовых собраниях, провести массовые чистки опубликованных в дорожной газете «Железнодорожник Кузбасса» материалов о судебном процессе над виновниками этого крушения, направляя эту работу к скорейшей ликвидации причин аварийности и расхлябанности трудовой дисциплины.

Большевистская работа в массах, укрепление трудовой дисциплины, ликвидация последствий вредительства, усиление конкретности и оперативности хозяйственного и политического руководства — вот что обеспечит полное изжитие крушений и аварий на дороге.

Партия и правительство, любимый нарком товарищ Л. М. Каганович ждут от нас, железнодорожников Кузбасса, большевистских дел, безаварийной работы, выполнения и перевыполнения плана погрузки угля, металла, хлеба, леса. По-большевистски разрешив эту задачу, организуем достойную радостную встречу всенародному празднику — Сталинскому дню железнодорожника!

Начальник Томской железной дороги Т. ПУШКОВ.

Начальник политотдела дороги В. КАРАСЕВ.

СОРЕВНОВАНИЕ ИМ. ТРЕТЬЕЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Навстречу Сталинскому дню
железнодорожника

Стахановцы колесных мастерских станции Тайга, готовят новые производственные подарки в честь Сталинского дня железнодорожника — 30 июля.

Перетягивает бандажей т. Богаченко ежедневно выполняет свои нормы на 200—250 процентов. По замене бандажей он выполнил полугодовую программу еще к 30 мая.

Токари первой и второй смен тт. Овчинников и Тарасенко обтачивают по 7—8 колесных пар за смену вместо за-

данных 4 пары. Токарь т. Степанов выработывает по две с половиной нормы в смену.

Хорошо также организовал работу своей смены мастер т. Прозер, его смена освоив технологический процесс по ремонту колесных пар добились выполнения производственной программы в среднем на 170—180 процентов.

Гвоздь,

начальник колесных мастерских ст. Тайга.

Мастера высокой
производительности
труда

Коллектив краснознаменного автоконтрольного пункта станции Тайга готовится встретить Сталинский день железнодорожника — 30 июля новыми производственными победами.

22 июня слесари тт. Дырмовский и Мышинкин, работая на ремонте воздухо-распределителей серии Матросова, выполнили заданные нормы на 250 процентов каждый. Выполняя эту же работу слесарь-автоматчик т. Зуев поднял производительность труда более чем на 190 процентов.

На разборке воздухо-распределителей серии „М“ слесарь т. Нагинина вырабатывает в смену по две нормы.

И. Ильин

СЕМЬ НОРМ В СМЕНУ

Лучшие люди вагонного депо станции Тайга по боевому борются за повышение производительности труда и освоение техники своего дела.

В мае месяце токарь т. Куценко стал осваивать работу одновременно на двух станках. Уплотняя свой

рабочий день т. Куценко на днях дал хорошие результаты, производительности труда — 700 процентов к норме, заработав за смену 5 рублей.

А. Ходоровский,

председатель МК вагонников станции Тайга.

Отчетно-выборное собрание прошло
на высоком идейно-политическом уровне

Два дня проходило отчетно-выборное профсоюзное собрание на станции Судженка. Собрание прошло на высоком идейно-политическом уровне с большой активностью масс. В прениях по отчетному докладу месткома выступило 10 человек.

Хорошая подготовительная работа к перевыборам профорганов обеспечила 100 процентную явку свободных от работы членов профсоюза на отчетное собрание. В подготовке к отчетно-выборной кампании профорганов большую работу проделала партийно-комсомольская организация станции. Были раскреплены члены партии и комсомольцы за каждой профгруппой, которые оказали помощь членам союза в изучении инструкции по выборам профорганов, проводили читку газет, решений VIII пленума ВЦСПС и исторических материалов XVIII партсезда.

Редколлегия «За стахановские темпы» (редактор т. Нарфев) широко показала на своих страницах ход подготовки к перевыборам месткома. Было выпущено 5 номеров стенной газеты, специально посвященных перевыборной кампании профорганов.

Выступивший в прениях осмотчик вагонов т. Шатлов указал, что председатель месткома т. Николаев не уделит нужного внимания политико-массовой работе среди членов союза. На станции не были организованы кружки по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» с профсоюзным активом не смотря на то, что многие товарищи желают изучать историю нашей большевистской партии в кружках. Местный комитет также мало уделял внимания работе среди женатива станции, —

говорит в своем выступлении старшая стрелочница т. Долговых.

Резкая критика была направлена по отчетному докладу председателя местного комитета т. Николаева за отсутствие повседневной заботы о членах союза. При распределении общественных огородов местком сделал неправильно, выделив огороды тем рабочим которые имеют свои, а тех которые не имеют огородов местком их обошел.

В новый состав местного комитета вошли лучшие люди станции, которые на деле показали свою беспредельную любовь и преданность к нашей коммунистической партии и вождю мирового пролетариата — великому Сталину как тт. Богомаков, Напай, Шупилов, Шевченко, Горчаков, Лазутченко и Рудько. Председателем месткома избран старший весовщик-стахановец, кандидат ВКП(б) т. Шупилов.

Общее отчетно-выборное профсоюзное собрание работу месткома признало удовлетворительной. В своем наказе, новому составу месткома, собрание требует поднять культурно-политический уровень рабочих, путем пропаганды решений исторического XVIII съезда ВКП(б), доклада вождя народов товарища Сталина и изучение «Краткого курса истории ВКП(б)».

Члены союза в наказе также записали превратить станцию Судженка в стахановскую и взяли обязательство к дню железнодорожника — 30 июля сдать гостехэкзамен не ниже как на хорошо и отлично.

Ф. Покорский,

инспектор охраны труда РК союза ж. д. по Тайгинскому отделению.

Погрузили 150 вагонов

В соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки коллектив станции Судженка показывает высокие образцы в работе.

22 июля смена дежурного по станции т. Богомакова И. М. план погрузки угля выполнила на 116 процентов, погрузив 150 вагонов, снизила простой вагонов до 12 часов при норме 16.

Особенно хорошо работал весовщик т. Константинов, взвесив 56 вагонов за 18 минут, против установленной нормы 1,5 часа. Составитель т. Николаев быстро, высококачественно формировал и расформировывал поезда, старший стрелочник т. Рудьков четко и аккуратно приготавливал маршруты по приему и отправлению поездов.

И. А. Шабалин,

зам. нач. станции Судженка.

Юная патриотка
железнодорожного транспорта

Дети сталинской эпохи это счастливые дети во всем мире.

Повседневной заботой партии, правительства и лично товарища Сталина в нашей стране воспитываются тысячи юных патриотов железнодорожного транспорта, которые не раз предотвращали аварии и крушения.

Есть и на нашем Тайгинском отделении дети железнодорожников которые по праву носят такое почетное звание — патриота транспорта.

Дочь бригадира 5 околотка Тайгинской дистанции пути Маруся Колесникова, ей 14 лет, она учится в школе, состоит в пионерском отряде, который воспитал ее в духе патриотизма и преданности своей родине.

20 июня находясь в доме одна, она

неожиданно услышала на железнодорожном пути стук. Маруся выбежала из квартиры и увидела, что проезжающие через пути, по следам старого переезда неизвестные люди бросили рельс поперек полотна. Маруся не теряя ни одной минуты кинулась навстречу путевому обходчику для того, чтобы остановить поезд, который уже был недалеко от места препятствия.

Взяв у путевого обходчика красный сигнал Маруся побежала навстречу идущему поезду давая сигналы остановки. Поезд был остановлен в 100 метрах от места препятствия. Неминуемая авария была предотвращена.

Так юная патриотка нашей родины Маруся Колесникова предотвратила аварию.

И. В. Гавриленко.

Первого июля всесоюзная перепись вагонов

Приказом НКПС № 305/А на 1 июля назначена всесоюзная перепись вагонов. Задача этой переписи заключается в том, чтобы выявить действительное наличие вагонного парка, как в целом по сети дорог, так и в отдельности на дорогах и отделениях, что даст возможность правильно планировать и вести учет работы дороги и отделения.

В выполнении этой большой и ответственной задачи примут участие сотни работников станций и вагонных участков. Этим работникам НКПС поручает почетную работу.

Опыт проводимых переписей прошлых лет показал, что отдельные руководители станций не по-большевистски отнеслись к этой большой политической задаче, в результате чего имели место факты неправильного списывания вагонов, неправильное оформление переписных документов. Так, например, по станции Яшкино, Литвиново и другим на переписных карточках не были поставлены штампы станции, некоторые бригады списщиков не расписывались на карточках, а по станции Юрга I (начальник т. Голубев) во время переписи было пропущено 90 вагонов не рабочего парка.

Были и такие факты, когда в бригаду

списщиков назначали работников из ночных смен, которые давали плохое качество переписи.

Главный недостаток в переписи заключался в том, что некоторые начальники станций не провели глубокой проработки инструкций со списщиками, также не достаточно проводили инструктаж и опытные переписи.

Все эти и целый ряд других недостатков в переписи прошлого года объясняются тем, что партийные, комсомольские и профсоюзные организации не возглавили работу по переписи, не разъяснили участникам переписи ее политического значения. Вот чем объясняется плохое качество переписи прошлого года.

Задача всех партийных и комсомольских организаций и в первую очередь движущих и вагонников, заключается в том, чтобы сейчас же приступить к подготовке проведения всесоюзной переписи вагонов, правильно укомплектовать бригады, разъяснить значение переписи, глубоко изучить инструкции и правила заполнения переписных карточек с таким расчетом, чтобы всесоюзную перепись вагонов провести образцово и с высоким качеством.

А. Апыхтин,

ревизор отдела учета дороги.

Учет не ведется

В конторе вагонного депо станции Тайга расцепочный аппарат которым руководит контролер-нормировщик т. Ватлин, работает очень плохо, анализ производительности труда в самом запущенном состоянии, позазатели на доску не вывешиваются с 19 мая, что приводит к затруднениям вести учет стахановцев и людей которые еще работают плохо.

Ходоровский.

Кагда же устранят
дефекты

Парковые пути станции Тайга находятся в крайне запущенном состоянии. На 10, 16, 12, 23, 21 и на ряде других путей имеется много разнообразных дефектов. На некоторых путях в скреплениях отсутствует по несколько болтов и гаек, много костылей не добыто. 10-й парковый путь из-за дефективности рельс закрыт еще с 13 мая.

Но как ни странно руководство пятой дистанции пути никаких мер к устранению аварийных очагов не принимает, не смотря на то, что на дистанции имеются вполне пригодные рельсы.

А. Шокуров.

Угольные маршруты
простаивают часами

На станции Судженка как система угольные маршруты часами простаивают в ожидании подачи паровозов.

20 июня два угольных маршрута назначением на Мариинск в общей сложности простояли 37 часов и один маршрут назначением на станцию Кемерово простоял 15 часов в ожидании подачи паровозов.

В чем причины такого большого простоя маршрутов? — Прежде всего причина кроется в том, что руководство отделения не уделяет нужного внимания уборке угольных маршрутов со станции Судженка.

Отдельные диспетчеры и дежурные по отделению не ведут повседневной борьбы за быстрый оборот вагонов. Вот характерный пример, когда дежурный по станции Судженка т. Хаустов неоднократно предупреждал дежурного по отделению т. Боголюбского о своевременной подаче паровозов под составы, но безуспешно. В результате проявленной беспечности со стороны Боголюбского простой вагонов на станции в этот день выразился в 47 часов.

И. Гаврилов.

За редактора

Т. ДЕМИДОВ.