

МАГИСТРАЛЬ ЧГДЯ

П Р И К А З

Народного Комиссара Путей Сообщения

1 декабря 1938 года № 313-Ц

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

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

На активе было установлено, что после провалов в работе зимой 1937-38 г., начиная с апреля, железнодорожный транспорт улучшил работу и летом план погрузки выполнял, хотя и не перекрыл задолженности по погрузке за первый квартал 1938 г. Решающую роль в этом улучшении работы сыграло то, что командиры и политработники на основе выполнения приказа № 231-Ц успешно боролись за восстановление на железнодорожном транспорте сталинских методов работы и основ стахановско-кривошеинского движения.

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

Несмотря на это железнодорожный транспорт в целом вступает в зиму 1938-39 г. лучше подготовленным, чем в прошлую зиму, и следовательно меньше потерь для прикрытия плохой работы неподготовленностью.

По путевому хозяйству — закончен ремонт шпал, отремонтированы снегоочистители, заключены договоры на рабочую силу, снизилось, в связи с развернувшимися во втором и третьем кварталах путевыми работами, количество предупреждений. **По паровозному хозяйству** — заканчивается ремонт депо и обустройство, хотя ряд депо все еще отстают, обеспеченность запасными частями выше прошлого года, сам паровозный парк также в лучшем состоянии — меньший процент больных паровозов. **По хозяйству движения** — заканчиваются работы по электроосвещению, приводится в порядок инвентарь для снегоочистки, заканчиваются работы по отоплению ожидания. **Вагонное хозяйство** — отстало по обеспеченности запасными частями и НКПС принимаются сейчас меры к усилению снабжения вагонного хозяйства запасными частями.

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

Опыт прошлых зим показывает, что значительная часть затруднений возникла потому, что не уделялось необходимого внимания предупреждению и ликвидации трудностей, порождаемых зимними условиями, таких, как замораживание частей на паровозах — главных резервуаров авторемонтов, воздушной магистрали, воздухораспределителей, пресс-

масленок, водонапорных труб, инжекторов; нарушение режима охлаждения котла паровоза и как следствие течи труб, связей и швов; неисправность песочниц и пескосушилок; замораживание воздушной магистрали вагонов, сгущение смазки и, как следствие, горение и расплавление подшипников и букс; заносимость снегом крупных станций, перегонов при неправильной установке щитов, забивка стрелок и крестовин снегом и льдом; нераспорядительность при очистке снежных заносов, особенно на станциях, и т. д. и, как следствие, нарушение работы станций.

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

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

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

б) обеспечить уверенность и устойчивость кадров, давая решительный отпор разгильдяям, летунам, налагаая установленные законом взыскания на срывщиков дисциплины, не допускать в то же время огульного охивания работников и массовых взысканий, к которым особенно любят прибегать слабовольные командиры;

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

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

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

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

ж) командиры и политработ-

ники железных дорог должны помнить, что зимняя работа не изменяет задач железнодорожников, изложенных в приказе № 231-Ц и в Правилах технической эксплуатации. Зима, наоборот, заостряет эти задачи.

В дополнение к приказу № 231-Ц ПРИКАЗЫВАЮ:

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

2. Отпустить начальникам станций (по списку) 1.473 тысячи рублей за счет резерва эксплуатации IV квартала для расходов на хозяйственные нужды станции в зиму 1938-39 г. и приобретение мелкого инвентаря, оборудования и т. п.

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

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

Руководство расшивкой этих узлов возлагать на начальников отделений движения, служб движения дорог и Центрального управления движения НКПС.

5. Начальникам депо и станций в декадный срок:

а) создать устойчивость в составе маневровых паровозных бригад на станциях, утвердить их

(Окончание на 3-й стр.)

Валерий Павлович Чкалов



ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СООБЩЕНИЕ

Правительство Союза ССР с глубоким пригорбем извещает о гибели великого летчика нашего времени Героя Советского Союза товарища Валерия Павловича ЧКАЛОВА при испытании нового самолета 15 декабря сего года.

Соболезнование Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП (большевиков)

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

* * *

Правительство Союза ССР постановило;

1) Организовать правительственную комиссию по похоронам тов. Чкалова в составе товарищей Булганина (председатель), Щербакова, Локтионова, Громова, Байдукова и Белякова.

2) Похороны тов. Чкалова принять на счет государства.

3) Похоронить тов. Чкалова на Красной площади у кремлевской стены.

4) Назначить персональную пенсию семье тов. Чкалова.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

КАК Я РАБОТАЮ НАД КНИГОЙ

В энергоучастке Усыты, как ни на каком предприятии много работает инженеров. Каждый из них выразил желание овладеть наукой марксизма-ленинизма. Но далеко не все еще сели за книгу. Почему? Большой помощью самостоятельной учебы инженеров является издательская суетня.

Например, на днях собирают профсоюзное собрание о переписи населения в СССР, а накануне я присутствовал на совещании агитаторов, которое созывал парторг т. Куриленко. Двумя днями раньше был на инструктаже в узловом парке по этому же вопросу. По одному и тому же вопросу затратил 4-5 часов. Спрашивается, кому нужна такая трата времени?

Очень трудно организовать свое время, когда нет единого календарного плана мероприятий, которые проводят и партийная, и комсомольская, и профсоюзная организации.

Также не дорожит временем инженеров и не бережет свое собственное начальник энергоучастка т. Теплых. 8 ноября я пробыл у него на совещании 12 часов. Начальник слушал 9 докладов.

Заседательская суетня отвлекает командиров от их непосредственной работы, не оставляет времени для учебы.

Я работаю начальником тяговой подстанции третий месяц. Первое время мне бросилось в глаза, что люди требуют моего вмешательства во все мелочи. Не работает звонок наружной сигнализации — просят, чтобы я вмешался. Перегорела лампочка — вызывают, как быть? Некоторые работники не прочь были переложить ответственность за свои дела на других.

Наводить порядок стал с укрепления дисциплины и чувства ответственности за порученное дело. Одно время существовал неправильный взгляд на эксплуатацию ртутных выпрямителей. Я побеседовал с дежурными подстанции. У них появилась уверенность в работе. А на себя я взял контроль за работой, оказание повседневной помощи в разрешении вопросов, которые требуют непосредственно моего вмешательства.

По-новому построил и свой рабочий день. С 8 часов утра делаю анализ работы, послеобеденное время занято на устранение монтажных недоделок.

Вечером самостоятельно работаю на собой.

Много читаю технической литературы по энергоснабжению, вооружаюсь знаниями марксизма-ленинизма.

Своим политическим образованием занимаюсь шесть лет. В Московском электро-механическом институте инженеров транспорта, который я окончил в январе этого года, мы изучали политические науки, но неглубоким было это изучение. Институт мне

дал основные знания, а главное, привил мне навыки самостоятельной работы над книгой. По-настоящему своим политическим образованием я занялся, когда работал уже инженером, так как убедился, что правильно руководить коллективом рабочих, успешно вести хозяйственную работу невозможно без овладения большевизмом. Издавна я мечтал изучить «Капитал», ведь в этом труде содержится все основное, что дал марксизм до Ленина и Сталина. К работе над «Капиталом» я подготовил себя постепенно. Сначала засел за биографию Карла Маркса, написанную Лениным. В этой статье с предельной ясностью изложено учение Маркса. Затем ознакомился со статьями Энгельса о «Капитале» и только тогда я принялся за изучение первого тома «Капитала». Если в ходе работы встречались мысли, которые казались мне непонятными, я возвращался к трудам Ленина и Сталина, и они мне помогли разбираться в сложных вопросах, глубоко понять определения Маркса.

Я самостоятельно изучил в этом году «Диалектику природы» — Энгельса, принялся изучать труд Ленина «Материализм и эмпириокритицизм».

Я теперь вполне убежден, что можно глубоко овладеть марксистско-ленинской теорией и приступил в первую очередь за изучение Истории ВКП(б). Я и раньше изучал исторический путь ВКП(б), но ознакомившись с «Кратким курсом истории ВКП(б)» понял, что главная работа — впереди.

С чего я начал? Прежде всего, прочел всю книгу целиком. «Краткий курс» произвел на меня неизгладимое впечатление. Его надо изучать без спешки, вникая в каждую строчку, размышляя над каждой главой — вот вывод, который я сделал, прочитав Историю ВКП(б).

Снова я раскрыл «Краткий курс истории ВКП(б)» на второй странице и с карандашом в руке приступил к изучению главы «Борьба за создание социал-демократической рабочей партии в России». Главу я читал второй раз, но она во втором чтении показалась мне еще более содержательной. Потянуло прочитать книги Ленина и Плеханова. Пользуясь печатной консультацией, но устной, квалифицированной консультацией усытский узловой партком еще не организовал. Сталинская забота о вооружении кадров большевизмом, пробудила у интеллигенции большой интерес к изучению героической истории ВКП(б) и неопределенных трудов Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина. Надо помочь молодым кадрам овладеть передовой революционной теорией.

А. Старц.

Инженер, начальник тяговой подстанции.

ЗАНЯТИЯ ПРОХОДЯТ ОЖИВЛЕННО

С большим желанием коммунисты и беспартийные ст. Канда-леп приступили к изучению Краткого курса истории ВКП(б).

Занятия проходят оживленно. Слушатели принимают активное

участие в разборе возникающих вопросов. После окончания тематического занятия, проводится читка статей из газет о международном положении.

Сальникова.

ЧЕТКО ВЫПОЛНЯТЬ ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ДОЛГ КАЖДОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

На днях старший стрелочник ст. Новокузнецк-сорттировочная т. Ивлев рассказал на шабалинской школе стрелочникам о своей работе. Ниже мы печатаем лекцию т. Ивлева.

На железнодорожном транспорте нет больших и малых людей. Начиная от начальника и кончая уборщицей, все люди значительные. Каждый работник железнодорожного транспорта должен четко выполнять порученное ему дело.

Стрелочник на транспорте не малая фигура, от его работы зависит и формирование, и отправление поездов по наркомовскому графику. Стрелочник в первую очередь должен знать хорошо Правила технической эксплуатации и четко выполнять их.

Два года я работаю старшим стрелочником, за этот период я в совершенстве овладел техникой своего дела, на «отлично» сдал государственный технический экзамен.

Хорошо зная Правила технической эксплуатации я четко их выполняю в своей практической

работе.

Прежде чем принять стрелочный пост проверяю состояние пути, стрелок и сигнального хозяйства, а также наличие башмаков и где они находятся.

При формировании поездов я работаю слаженно с составителем, составитель т. Лузанов распускает состав, я обеспечиваю на стрелке бесперебойное движение вагонов и быстрое формирование поездов.

Делаем мы это так: сцепщик и мой младший стрелочник принимают вагоны на башмак. Составитель Лузанов распускает состав, а я, как старший стрелочник стою непосредственно на стрелке и перевожу ее, направляя вагоны в соответствии с меловой разметкой.

Содержа стрелочное хозяйство в образцовой чистоте и технически исправном состоянии, обес-

печивая бесперебойную работу маневрового паровоза, я четко и быстро готовлю маршруты для приема и отправления поездов.

Стахановской работой на стрелочном посту и своим личным примером подтягивая отстающих я добился того, что наш третий стрелочный пост получил «Паспорт готовности к зиме» и вступил в зиму вполне подготовленным.

На призыв Сибметаллстройвстретить новый год стахановской работой и в ответ на боевой приказ народного комиссара путей сообщения Л. М. Кагановича № 313-П, который является боевой программой для железнодорожников в борьбе с трудностями зимы я отвечаю бесперебойной работой моего стрелочного поста.

Ивлев — старший стрелочник 3-го поста ст. Новокузнецк-сорттировочная.

ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ, ЧТОБЫ УСТРАНИТЬ ГОРЕНИЕ БУКС

Руководители вагоноремонтного пункта станции Усыты буксосмазочное хозяйство плохо подготовили к зиме. С наступлением первых морозов участились случаи горения букс, так например, со второго по 12 декабря было 19 случаев задержек поездов на перегонах по смене подшипников и горению букс.

5 декабря от поезда № 705-1001 в Белово был отцеплен вагон по задире шейки, а на станциях Бускусан, Бочаты, Трудовармейская и на раз'езде 243 километр этот поезд был задержан по смене подшипников, но это не встревожило командный состав, начальника участка тов. Самарского и партийную организацию — парторга тов. Шапкина.

Штат станционных смазчиков полностью не укомплектован, посылают на заправку букс всех кто только свободен: слесарей-вагонников, подручных слесарей, чернорабочих, которые достаточно не проинструктированы.

9 декабря с разрешения старшего мастера тов. Черепанова и инструктора буксо-смазочного хо-

зяйства т. Толоконникова станционный смазчик т. Замотина брала сырой, неотстоянный мазут и заправляла им буксы.

14 декабря для опыта было заправлено два поезда: № 963, у которого сделали подбивку более тугую и у поезда № 1001 сделали подбивку более рыхлую. Практика показала, что более рыхлая подбивка, сделанная у поезда № 1001 оказалась гораздо лучше: буксы вели себя от Усыт до Белово хорошо и не требовалось никакой заправки в пути следования, а на станции Белово было только добавлена смазка в буксы. Заправленные же буксы более тугой подбивкой у поезда № 963 вели себя гораздо хуже. В пути следования от Усыт до Белово у вагона № 1183802 был сменен один подшипник и в Белово пришлось подправить подбивку.

Приказы наркома, инструкции вполне ясно говорят, как нужно делать подбивку, но работниками пункта технического осмотра вагонов ст. Усыты грубо нарушают-

ся. Подбивка состоящая из трех частей и каждая из них укладывается в определенном месте буксы. Например, первая — жгут, который кладется к пылевой шайбе под предступичную часть шейки. Вторая подушка, которая кладется под шейку, при чем она должна быть не тугой, а рыхлой и третья — пропитанная мазутом подбивка кладется у торца шейки, но эта священная заповедь не выполняется. Станционные смазчики в большинстве случаев вместо того, чтобы дать рыхлую подушку под шейку, туго набивают подбивку в бока букс, что приводит к вывертыванию подбивки и горению букс.

Необходимо командирам пункта технического осмотра помочь станционным смазчикам овладеть техникой заправки букс — привить любовь к буксе и добиться правильной заправки их и полностью устранить причины, порождающие горение букс.

В. Строков — инженер, начальник технического отдела вагонной службы дороги.

И это называется командованием

Ночь. На ст. Новокузнецк-сорттировочная царит мертвая тишина. Маневровый диспетчер тов. Дзезюля, дежуривший в смену — 16 декабря, надел наушники и слушает дежурного по отделению тов. Котельникова. Неожиданно для тов. Дзезюля из рупора доносится распоряжение тов. Котельникова.

— Прекратите обработку сборного и приступайте к обработке восточного поезда.

Быстро дав команду, тов. Дзезюля запрашивает электровоз.

— Об этом не беспокойтесь, электровоз будет дан своевременно. Вскоре после этого распоряжения, тов. Котельников дает новое распоряжение...

— Прекратите обработку восточного, переключиться на обработку западного поезда. Западный пойдет вперед.

Буквально через 3 минуты т. Котельников дает новое распоряжение.

— Прекратите обработку за-

падного, приступите к обработке сборного. Сборный пойдет вперед.

Тов. Дзезюля в свою очередь, дублируя команду тов. Котельникова, дает распоряжение будке технического осмотра с обработки одного поезда, переключиться на другой. Вагонники, прекращая обработку первого, бегут ко второму и почти не доходя до него получают возмещение первого приказа, второе. «Прекратить обработку второго, переключиться на третий». С третьего снова на первый с первого на второй и так далее.

Составы были обработаны. Под сборный, по распоряжению Котельникова, тов. Дзезюля даже подогнал паровоз для опробования тормозов. Автоматчик тов. Кобышев около 30 минут стоял в ожидании опробования, но опробовать так и не удалось. Тов. Дзезюля дает новую команду: — Отцепить паровоз Ов и подогнать паровоз «Эм». Распоряжение, конечно, было выполнено. Авто-

матчик тов. Кобышев вместе с остальными работниками стояли в ожидании опробования тормозов, но тут произошло нечто непонятное. Без всякого опробования тормозов состав взяли и повезли, но куда?.... Да переставили на второй путь.

По намеченному тов. Котельниковым плану восточный должен был отправиться в 18 часов 48 минут, но его тов. Дзезюля в свою смену так и не отправил лишь потому, что Котельников не обеспечил электровозом. Западный вместо 20 часов отправился в 5 часов 33 минуты, а сборный остался стоять на вторые сутки.

Эта бестолковщина, бесполезная гонка людей называется, почему-то командованием. Начальник отделения должен спрашивать отчеты и привлекать к ответу людей, тормозящих нормальное движение поездов.

В. Сорокин.

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

1 декабря 1938 года № 313-Ц

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

за сменами, запретив начальникам депо без согласия начальников станций переводить паровозные бригады с маневрового паровоза, а также из смены в смену;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II

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

а) укомплектовать до 15 декабря полностью штат комплек-

сных бригад, борясь с прогулами и с недобросовестным отношением к ремонту;

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

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

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

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

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

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

12. Начальникам отделений паровозного хозяйства:

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

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

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

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

15. Начальникам отделений, депо и машинистам-инструкторам до 15 декабря проверить знание машинистами Инструкции для работы в зимних условиях, Инструкции по предупреждению разрывов товарных поездов и раздела XI приказа № 78-Ц 1936

г. об улучшении ухода за паровозом, и обеспечить, чтобы они не только знали эти инструкции, но и осуществляли их на практике.

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

III

17. Начальнику Центрального управления пути проверить и установить расстановку снегоуборочных систем Гавриченко и снегоочистителей «Лесли», а начальникам дорог и начальникам служб пути не позднее 10 декабря проверить правильность расстановки снегоочистителей по наиболее зависимым пунктам дороги.

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

19. Начальнику Центрального управления пути и начальнику Центрального управления материально-технического снабжения НКПС до 10 декабря перераспределить имеющиеся наличие старогодних рельсов между дорогами, испытывающими острую нужду в этих рельсах, для пополнения километрового запаса.

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

21. Начальникам дистанций, дорожным мастерам и бригадирам пути установить постоянное наблюдение за щитовыми ограждениями, живой снегозащитой, а также обеспечивать своевременную перестановку сработанных или поваленных щитов, не допуская отложения снега у щитов более 2,3 их высоты.

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

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

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

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

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

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

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

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

IV

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

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

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

менно принимать оперативные меры и по всяким угрожающим пунктам вносить соответствующие предложения руководству НКПС.

Точно так же Центральное управление паровозного хозяйства НКПС и паровозные службы обязаны ежедневно следить за ходом выдач паровозов под поезд; конкретно реагировать на недодачу паровозов, порчи паровозов в пути и болезни, назревающие по важнейшим депо на важнейших направлениях; помогать депо и отделениям критическими указаниями, инструктажем по телефону и телеграфу, посылкой людей на места.

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

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

* * *

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

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

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

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

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

Народный комиссар
путей сообщения

Л. КАГАНОВИЧ.

ЗА РУБЕЖОМ

ФРАНКО-ИТАЛЬЯНСКИЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ
ВСЕ БОЛЬШЕ И БОЛЬШЕ ОБОСТРЯЮТСЯ

На подступах к Тунису (французское владение в северной Африке на средиземно-морском побережье) сосредотачиваются крупные силы итальянских войск. Итальянская печать открыто угрожает Франции, что если она не уступит Италии Тунис и другие территории, на которые нагло претендует итальянский фашизм, то «придется пробить стену силой».

Франция в свою очередь, уси-

ливает в Тунисе строительство укреплений вдоль границы с итальянской колонией Ливией. На эту границу стянуто около одного корпуса французских колониальных войск.

Притязания итальянских фашистов на безраздельное владение на Средиземном море, вызвали тревогу в Англии, так как захватнические планы Италии создают угрозу и интересам Англии. Как известно через Среди-

земное море проходит пути, по которым ведется вся английская торговля с Востоком. Кроме того, для Англии имеет решающее значение возможность свободного прохода через Средиземное море ее военных судов.

Господство Италии на Средиземном море явилось бы сильнейшим ударом по морскому могуществу Англии.

(ТАСС).

Расправа фашистов над заключенными в Малаге

9 декабря в тюрьме Малаги (захваченный мятежниками испанский город) фашистами было повешено большое число заключенных. Так, как местный палач не мог один повесить такое количество жертв фашистского террора, то в помощь ему были доставлены палачи из Севильи. Имена повешенных и причина казни держатся властями мятежников в тайне.

Печать республиканской Испании указывает, что эта расправа над заключенными находится в прямой связи с анти-итальянскими выступлениями, широко распространившимися в последнее время в Малаге.

10 декабря в Малагу прибыла крупная часть итальянских войск.

(ТАСС).



— Не убивайте совсем этих антифашистов. Они ведь, единственные немцы в этой области.

(Прессклише).

Закрепощение рабочих в фашистской Германии

Зверские еврейские погромы в фашистской Германии привлекли внимание всей мировой общественности к событиям в этой стране. Фашистские правители Германии прибегли к погромам неспроста: таким путем они пытаются отвлечь от себя нарастающее недовольство народных масс.

Фашизм несет германскому народу разорение, безудержную эксплуатацию, тюрьмы, погромы, средневековое варварство и войну. Германский народ все более убеждается в этом на горьком опыте.

Военные авантюры фашизма дорого обходятся трудящемуся населению Германии. Чтобы добыть средства на эти авантюры, фашисты закабаляли трудящихся Германии. Особенно тяжелое бремя заправили современной Германии возложили на плечи рабочего класса.

За годы фашистского господства германский пролетариат лишился всего того, что имеют рабочие буржуазно-демократических стран (например, Франции, Англии, Соединенных Штатов Америки). В фашистской Германии запрещены профсоюзы и рабочие организации. Коммунистическая партия загнана в подполье.

Фактически рабочие фашистской Германии поставлены в условия крепостных. Они строго прикреплены к определенным предприятиям, покидать которые запрещено. Таким образом, рабочие лишены даже возможности

искать лучших условий работы. Фашисты, однако, намерены идти еще дальше в закабалении пролетариата. В германских военных кругах открыто обсуждается предложение приравнять зарплату рабочих к грошевому денежному довольствию солдат. Германская фашистская военщина нагло заявляет: «Неправильно оплачивать труд рабочего выше, чем службу солдата. Оба должны быть равны: один отбывает военную службу, а другой — хозяйственную».

Германия, как видим, при кровавом фашистском режиме превратилась в огромную казарму, в огромную тюрьму для трудящихся.

Фашистская печать пытается изобразить дело так, будто в Германии сейчас нет безработицы. Но это сущая ложь! В Германии существует скрытая безработица, охватывающая, по крайней мере, 2 миллиона человек.

Германские безработные не получают никаких пособий, они осуждены на голодную смерть. Нелегка жизнь и тех рабочих, которые имеют работу. По данным иностранной антифашистской печати, только за последнее время заработная плата германских рабочих снизилась не менее чем на 25 проц.

В Германии сильно увеличен рабочий день. По официальным данным, сейчас там установлен десятичасовой рабочий день. Фактически же рабочий день сплошь и рядом длится на предприятиях

от 12 до 16 часов, а на военных заводах — от 17 до 20 часов.

Нищенская зарплата едва позволяет германскому рабочему владеть жалкое существование. Безудержно растет дороговизна. Цены на продукты питания, квартирная плата стремительно поднимаются вверх. Бесчисленные налоги и отчисления в гитлеровские организации поглощают изрядную часть заработной платы рабочего. Острые продовольственные затруднения в Германии опять-таки в первую очередь бьют по интересам трудящихся.

Естественно, что все это рождает острое недовольство и возбуждение германского пролетариата. В глубоком подполье героическая коммунистическая партия Германии сколачивает народный антифашистский фронт и организует рабочих на борьбу.

«Мира и мирного труда!» — вот чего требуют германские рабочие. Они знают, что добьются осуществления своих желаний лишь после того, как свергнут ненавистный фашистский режим голода и войны.

В борьбу против фашизма вовлекаются все новые слои трудящихся. Вот почему фашистские правители нервничают и в полном смятении хватаются за такое отчаянное средство обмана масс, как еврейские погромы. Но погромы им не помогут, как не помогли они и кровавому царскому режиму в России.

О. Неверова.

ФЕЛЬЕТОН

СВОЯ РУКА ВЛАДЫКА

О том, что Черненко чрезмерно груб с рабочими, считая себя выше всех, не безизвестно руководству 7 дистанции связи, где Черненко работает главным бухгалтером.

Осведомлен начальник дистанции связи т. Киселев и о том, что Черненко нередко нарушает советскую финансовую дисциплину. Но пока все идет своим чередом: Черненко не привлечен ни к административной ответственности, ни к уголовной.

И тем временем пользуется Черненко. Своя рука владыка.

Он выписывает на тысячу рублей чек, закрепляет его подписью тов. Киселева, получает деньги по чеку в кассе отделения, проделывает, как выражается Черненко, небольшую бухгалтерскую машинку и... Полученная тысяча рублей не попала в кассу дистанции связи, не была использована на нужды связи помимо кассы.

А самое главное в этой махинации, что деньги нигде не числятся, не по каким документам. На бухгалтерском языке это не дебет и не кредит, а просто говорится, — деньги висят в воздухе.

С помощью такой же «бухгалтерской» махинации по распоряжению Черненко выдано 800 рублей из кассы дистанции связи лучшему своему другу (да простит меня за разглашение), сапожнику, бухгалтеру отделения Кузмичу. Новая сумма, — пошла в воздух. И это на бухгалтерском языке тоже не дебет и не кредит, а крадет Черненко чистыми 1800 рублей из государственной кассы. Только на сей раз без подписи тов. Ки-

селева, а как говорят в народе: «Дашь повод, останешься без лошади».

Но увы! Случилось нечто неожиданное. Ни с того ни с сего явился ревизор. Да как стал проводить ревизию, он и 1000 и 800 и 100 и 200 и 300 и 400 и много, много еще обнаружил рублей, которые незаконно «кредитовал» Черненко уже без подписи тов. Киселева, но с его попустительством.

И что ж вы думаете после таких итогов ревизии стал делать Черненко? Он написал на письменных листах объяснительную записку, в которой подчеркнул всего несколько слов, а именно: «отнесенную на меня сумму признаю, считаю правильной, виноват».

А затем более 2-х письменных листов написал примечаний и оговорок, где, между прочим, Черненко, чтобы не так были заметны выделенные им слова слегка их затупевывает, а под конец кричит: «Это не ревизия, а... склона и ревизор Шато считать не умеет, она только что окончила бухгалтерские курсы и...» На этом обломился карандаш. Не нам судить что мог бы написать еще Черненко.

Нет, товарищи бухгалтера, в данном случае ваш термин оправдал себя. Деньги в воздухе висеть никак не могут. В доказательство этого можно было и дальше дебетовать Черненко, но чтобы не быть запутанному самому в дебетах и кредитах, так, как я не бухгалтер. Надеюсь, что saldo выведет ревизор.

Г. Морав.

ГДЕ КРОЮТСЯ ПРИЧИНЫ
ГОРЕНИЯ БУКС

Не проходит ни одного дня, чтобы на нашем отделении не было задержки поезда по горению букс. Особенно горением букс отличаются вагоны, с заправленными буксами в Новокузнецком пункте технического осмотра. Не успеет заправленный вагон выйти с Сортировки, как в Калачево или же Спиченково (на редкость в Зенково, но не дальше) состав останавливают по горению буксы. За 16 дней декабря было 9 задержек по горению букс. Это горение, вошедшее в систему, парализовало нормальное движение поездов.

Начальник вагонного участка тов. Сергеев, парторг тов. Морозов И. Я. и председатель местного комитета тов. Сальников в недоумении разводят руками, разыскивая всевозможные объективные причины для оправдания этого вопиющего безобразия. Как, мол, так, получается, буксы заправляют мазутом «Экстра», выдерживающим 50 градусные морозы, смазчиков ежедневно инструктируем, но... от этого делу не легче... Горение букс не уменьшается.

Буксы вагонники заправляют так: пропитанную «Экстрой» подбивку кладут в буксу, но эта подбивка по неизвестным для вагонников причинам часто выжимается и выбрасывается из буксы. Инструктор смазочного хозяйства тов. Есин говорит.

— Мазут рассчитан на 50 градусные морозы, подбивку заправляем не туго, как будто бы делаем все, что требуется, а буксы горят. Непонятна для нас причина.

А тут, по-существу и понимать нечего. Все буксы были заправлены мазутом, выдерживающим температуру 25 градусов. При наступлении 40 градусных морозов буксы были не перезаправлены и сейчас получается: оставшийся мазут от сильных морозов замерзает и ту подбивку которая кладется с мазутом «Экстра» во время хода выталкивает. У большинства букс нет крышек.

Хуже того — парторг тов. Морозов в пункте технического осмотра, как говорит осматривающие и слесари «Бывает раз в году и то на ходу». Его посещение пункта технического осмотра сводится к тому, чтобы наругать, понакривать и на этом поспешно убраться.

Нарком Л. М. Каганович в своем приказе 313-Ц требует беспрекословного улучшения работы в ближайшие дни. Каждый хозяйственный и партийный руководитель обязан по-большевистски бороться за выполнение этой боевой программы работы в зимних условиях.

В. Прыдвин.

Отв. ред. Т. КУЗЬМЕНКО.