

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ! ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

Орган политотдела Тайгинского отделения движения Томской жел. дор.

№ 104 (535)

2 октября 1936 года, пятница

Цена 5 коп.



ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ЛИКВИДАЦИЯ КРУШЕНИЙ И АВАРИЙ

Речь товарища Л. М. КАГАНОВИЧА на собрании работников депо
Москва-сортiroвочная Ленинской дороги 28 сентября 1936 года

—Ваше собрание,—начинает свою речь товарищ Л. М. Каганович,—посвящено введению новых Правил технической эксплуатации железных дорог СССР. Казалось бы, что этот вопрос не является вопросом политическим, в связи с которым могло состояться такое собрание, на котором присутствуют не только железнодорожники, но и их жены и дети, собрание, на котором произносятся не только технические речи, но и речи политического характера.

Техника тесно переплетается с политикой. Мы, марксисты-ленинцы-сталинцы, всегда говорили, что инженерно-научно-техническая мысль не может стоять в стороне от классовой борьбы. Разве не политической борьбой против пролетарской диктатуры являлись саботаж в первые месяцы советской власти, а затем вредительство части инженеров и техников—приверженцев буржуазного строя? Разве стремление предельщиков доказать, что транспорт лучше работать не может, что технические средства производства ограничены, что паровозы быстрее двигаться не могут, что пропускная способность станций не велика, что нельзя грузить больше 50 тысяч вагонов в сутки,—разве это не было формой политической борьбы против советского государства, против политики нашей партии?

—Мы с вами,—говорит далее Лаварь Мойсеевич,—начали полтора года назад борьбу за подъем железнодорожного транспорта с того, что политически разоблачили буржуазно-вредительские мудрствования и практику предельщиков, сорвали маску с этих, якобы, беспристрастных, „технически мыслящих“ людей. Они доказывали, что железные дороги СССР больше 50-55 тысяч вагонов в сутки грузить и перевозить не могут. Железнодорожники не словом, не резолюцией, а делом, конкретной работой доказали, что наша железнодорожная сеть может грузить и грузит 90 и более тысяч вагонов в сутки.

Чтобы до конца разоблачить предельщиков, каждый честный боец за советскую власть, за победу ленинско-сталинских идей должен вникать в технику, должен овладевать техникой.

—Ваше собрание,—говорит далее товарищ Каганович,—посвященное такому

важнейшему хозяйственному и политическому делу, как введение Правил технической эксплуатации, свидетельствует о вашем понимании, что техника неотделима от политики. Вы понимаете, что введение Правил технической эксплуатации означает дальнейшее движение железнодорожного транспорта вперед. Правила технической эксплуатации определяют направление борьбы за слаженный и безаварийно работающий, культурный, социалистический транспорт.

Составляя Правила, мы стремились сделать их так, чтобы они были доступны пониманию всех железнодорожников, мы стремились вложить всю душу в эти Правила, мы стремились, чтобы каждый работник железных дорог увидел в этих Правилах свое место и свои задачи в едином железнодорожном конвейере.

Правила технической эксплуатации определяют задания машинистам—как должен машинист работать, как вести паровоз. Правила определяют, что мы требуем от комплексных бригад—как они должны ремонтировать паровозы, чтобы выпускать их исправными. Правила определяют требования к движениям, чтобы не допускать приема на занятый путь. По каждой главной профессии Правила ставят четкие требования слаженной, безаварийной работы.

Мы одержали большие победы на транспорте,—за полтора года сделан скачок с 56 до 90 тысяч вагонов погрузки в сутки. Мы многого достигли в общем улучшении работы, в подъеме самосознания людей и их сплочении. Но у нас нет еще полной слаженности в работе, которая должна выразиться в том, чтобы все поезда шли точно по расписанию, чтобы не было аварий и крушений. Факты показывают, что у нас еще много крушений и аварий, и абсолютное их большинство является результатом грубого нарушения Правил технической эксплуатации.

Какая сила заставляет дежурного по станции принимать поезд на занятый путь или стрелочника—неправильно переводить стрелку, или машиниста проезжать закрытый сигнал? Здесь не сошлешься на „объективные причины“, на плохой путь или недостатки оборудования. В таких кру-

шениях сказывается сила старой, проклятой, закоренелой привычки—работать на-авось, сила косности, лениности, отсутствия внимания, напряжения.

Мы говорим железнодорожникам—от вашей работы зависит сохранность жизни и здоровья советских граждан, зависит сохранность миллионов ценностей перевозимых грузов. Так работайте внимательно, не принимайте поезд на поезд, организуйте работу станции так, чтобы она шла без сучка и задоринки, следите за сигналом, за семафором, следите, чтобы все стрелки были освещены, чтобы замки на стрелках были в исправности, выполняйте свои обязанности честно и добросовестно.

Товарищ Л. М. Каганович приводит убедительные факты из практики Ленинской дороги, показывающие, к каким тяжелым последствиям приводит нарушение Правил.

3 сентября на разъезде 270 километра поезд № 793 остановился не доезжая контрольного столбика, загорев хвостовой частью выход на станцию. Главный кондуктор Романов не ограждал сигналами хвост состава и не проверил правильность остановки поезда. Дежурный по станции Семонов не потрудился посмотреть, как стоит этот поезд. Не дожидаясь доклада стрелочника о готовности станции к отправлению поезда, он направляет следующий поезд № 922, который врезался в хвостовые вагоны поезда № 793. В результате—крушение. Так было грубо нарушен параграф 401 Правил технической эксплуатации, запрещающий дежурным по станции давать разрешение на отправку поезда без проверки.

Шестого сентября тут у вас, на станции Москва-сортiroвочная, также был нарушен параграф 280 Правил о том, что показание сигналов „является приказом и подлежит беспрекословному выполнению“. Машинист паровоза под управлением машиниста Марсела выехал навстречу мажеврому составу. Красный сигнал семафора был виден и все же машинист Марсела проехал его и допустил аварию. Мы не можем больше терпеть подобных безобразий.

(Окончание на 2-ой стр.)

ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ тов. РЫКОВА А. И. ОТ ОБЯЗАННОСТЕЙ НАРОДНОГО КОМИССАРА СВЯЗИ СОЮЗА ССР

Постановление президиума Центрального
Исполнительного Комитета Союза ССР.

Президиум Центрального Исполнительного Комитета
Союза ССР постановляет:

Освободить тов. Рыкова Алексея Ивановича от обя-
занностей Народного Комиссара Связи Союза ССР.

Председатель Центрального Исполнительного Комите-
та Союза ССР Г. Петровский.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета
Союза ССР И. Анулов.

Москва, Кремль. 26 сентября 1936 года.

О НАЗНАЧЕНИИ тов. ЯГОДА Г. Г. НАРОДНЫМ КОМИССАРОМ СВЯЗИ СОЮЗА ССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИ-
ТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР.

Президиум Центрального Исполнительного Комитета
Союза ССР постановляет:

Назначить тов. Ягода Генриха Григорьевича Народным
Комиссаром Связи Союза ССР с освобождением его от
обязанностей Народного Комиссара Внутренних Дел Со-
юза ССР.

Председатель Центрального Исполнительного Комите-
та Союза ССР Г. Петровский.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета
Союза ССР И. Анулов.

Москва, Кремль. 26 сентября 1936 года.

О НАЗНАЧЕНИИ тов. ЕЖОВА Н. И. НАРОДНЫМ КОМИССАРОМ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СОЮЗА ССР

Постановление президиума Центрального
Исполнительного Комитета Союза ССР

Президиум Центрального Исполнительного Комите-
та Союза ССР постановляет:

Назначить тов. Ежова Николая Ивановича Народным
Комиссаром Внутренних Дел Союза ССР.

Председатель Центрального Исполнительного Комите-
та Союза ССР Г. Петровский.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета
Союза ССР И. Анулов.

Москва, Кремль. 26 сентября 1936 года.

ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Товарищ Л. М. Каганович указывает, что хозяйственные руководители, начиная от начальников дорог, должны твердо усвоить, что с введением новых Правил технической эксплуатации, в центре их работы должна быть борьба за ликвидацию крушений и аварий. Мимоходом на нескольких собраниях поговорить об авариях, а потом опять забыть о них — это не выйдет. Нужна систематическая упорная борьба с аварийными очагами, со злостными аварийщиками.

Нужно организовать жесткий контроль за проведением всех тех хозяйственно-организационных мероприятий, которые намечены НКПС для обеспечения безаварийной работы. За крушения должны нести ответственность не только непосредственные виновники — дежурные по станции, машинисты, кондуктора, стрелочники, путевые обходчики, но и хозяйственные руководители.

— От всех железнодорожников, — продолжает Лазарь Моисеевич, — зависит, как мы будем осуществлять Правила технической эксплуатации. Каждому надо подтянуться, каждому надо учиться.

Первое — укрепляйте сознательную трудовую дисциплину. Без дисциплины ничего и никогда не сделаешь, особенно на железнодорожном транспорте. Помните, что новые Правила требуют больше дисциплины, четкости, аккуратности.

Второе — учитесь. Не думайте, что сдавший экзамен уже все знает. Каждый из нас должен постоянно учиться. Наш великий вождь и учитель товарищ Сталин неоднократно указывал, что тот, кто только учит других, но не учится сам, является плохим руководителем. Надо учиться неустанно.

Осуществление Правил требует борьбы, борьбы всего коллектива в целом, борьбы за точность и аккуратность.

Мы должны добиться, чтобы кривая крушений и аварий после введения новых Правил технической эксплуатации день за днем шла круто вниз. Если мы все за это возьмемся, я не сомневаюсь, что эту задачу мы выполним.

Нельзя забывать, что у нас в стране есть враги, которые еще до сих пор не сдаются. Эти враги пытаются устраивать крушения, пользуясь расхлябанностью и отсутствием бдительности наших работников. Борьба за лучшую, безаварийную работу транспорта, за соблюдение Правил технической эксплуатации есть борьба с врагами социалистической

родин, есть борьба политическая.

Из года в год, из месяца в месяц улучшается жизнь нашего народа, растет наша страна. Это все является результатом правильной политики нашей партии, политики, которая ведется из дня в день и осуществляется на практике нашим великим вождем, нашим отцом, великим машинистом локомотива революции товарищем Сталиным.

Бурными, долго несомлеваемыми аплодисментами отвечают железнодорожники на эти слова своего наркома. Лазарь Моисеевич продолжает:

— Нет той отрасли государственной деятельности, где бы не чувствовалась великая творческая сила товарища Сталина. Железнодорожный транспорт поднимался за последний год именно потому, что товарищ Сталин и непосредственно ежедневно помогал нам во всей нашей работе и борьбе. Если бы каждый железнодорожник вложил в свою работу столько любви, столько заботы, сколько вкладывает товарищ Сталин в наш железнодорожный транспорт, мы бы в кратчайший срок добились новых великих побед.

Товарищ Л. М. Каганович выражает уверенность, что железнодорожники, в частности работники депо Москва-сортировочная, победою будут бороться за внедрение Правил технической эксплуатации.

Вы, — говорит он — должны добиться, чтобы ваше депо стало в самый кратчайший срок безаварийным, не знающим брака в работе.

Мы идем к зиме и должны так подготовиться к ней, чтобы обеспечить бесперебойную работу транспорта. Введение новых Правил должно поднять стахановско-кривошеинское движение на новую ступень, на новую высоту.

Большая слаженность в работе должна обеспечить увеличение скорости и пробы паровозов и вагонов, сокращения простоя и тем самым повышения заработной платы железнодорожников.

Сталинская армия железнодорожников, — говорит в заключение товарищ Л. М. Каганович, — должна показывать свои политические силы, свою политическую организованность, силу стахановско-кривошеинского движения.

(Бурные аплодисменты, переходящие в овацию. Зал встает, раздаются возгласы: «Да здравствует великий машинист локомотива революции товарищ Сталин!» «Да здравствует наш сталинский нарком товарищ Каганович!» Все поют «Интернационал».)

МУЖАЙТЕСЬ, БОРЦЫ ИСПАНИИ!

Президенту Испанской республики АСАНЬЯ
Председателю совета министров Испанской республики —
КАБАЛЬЕРО,
Депутату испанского парламента ДОЛОРЕС ИБАРРУРИ
(Пасионария).

С величайшей внимательностью трудящиеся города Тайги следят за героической борьбой испанского народа против озверелых фашистских мятежников.

Симпатии всего трудящегося человечества на стороне мужественно сражающихся сынов и дочерей свободной демократической Испании.

С чувством глубокой братской солидарности мы радуемся каждой победе единого фронта над презренными врагами Испанской республики — фашистами, этими жалкими отребьями человечества.

Мы уверены, что трудящиеся Испании и лучшие представители всего народа сотрут с лица земли банду головорезов — фашистов Испании, Италии и Германии, пытающихся в крови потопить демократические свободы.

Трудящиеся нашего города восхищаются самоотверженной борьбой народа Испании, который преодолевая все трудности в борьбе с проклятым фашизмом, идет к победе.

Мы твердо уверены в том, что подлинная народная демократия восторжествует в Испании.

Священная обязанность каждого из нас оказать помощь героическому испанскому народу. Мы, железнодорожники уральских и все трудящиеся города, принимаем вызов трудящихся городов Москвы, Новосибирска и др. об организации, по примеру тачки Трехгорной мануфактуры имени Дзержинского, сбора средств на покупку продовольствия для детей и женщин демократической Испании.

Мы призываем всех граждан Тайгинского района — оказать братскую помощь борцам Испании.

Да здравствует героический испанский народ!

Смерть врагам Испанской демократической республики!

Боритесь и побеждайте отважные бойцы армии единого народного фронта демократической Испании!

Принято на митинге трудящихся Тайги 30 сентября 1936 г.

БЕЗУПРЕЧНО ВЫПОЛНЯТЬ НОВЫЕ ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Радостный праздник

Новые наркомовские Правила технической эксплуатации я изучил и сдал экзамен на отлично.

О величайшей радости со всеми железнодорожниками я подписал обещание вождю народа товарищу Сталину неуклонно выполнять наркомовские Правила. У работников великой железнодорожной державы большой и радостный праздник — мы начинаем работать по новому, так, как учит нас любимый Сталин и железный нарком Л. М. Каганович, и я счастлив, что явлюсь активным участником этого торжества.

Беляев И.
Старший стрелочник, стахановец станции Анжерская.

Я и мой паровоз готовы работать по новым Правилам

В этом году я должен был призываться в Красную Армию, но меня, как лучшего стахановца, оставили на транспорте, а транспорт родной брат Красной Армии. Сегодняшний день будет незабываемым в моей памяти. Я, боец армии железнодорожников, дал клятвенное обещание великому Сталину свято выполнять наркомовские Правила технической эксплуатации, этот основной закон желез-

РАБОТАТЬ, КАК УЧИТ НАРКОМ

Проводимый вечера в депо Тайга митинг, посвященный первому дню работы по новым Правилам технической эксплуатации, был необычным. Вокруг импровизированной трибуны в депо в сквере много лозунгов, портреты Ленина, Сталина, Кагановича.

Начальник депо т. Пресняков отчитывается перед собранием о готовности работать в депо по новым Правилам. По докладу его выступают тт. Петров — слесарь депо, Лубышев — машинист-кривошеин и другие. Начальник паровозного отделения т. Милевский выслушивает выступление тов. Кагановича на митинге, рабочих депо Москва-сортировочная Ленинской дороги. Речь любимого наркома заслушивается с большим вниманием.

Стоя, без головных уборов, при абсолютной тишине, участники митинга слушали чтение, машинастом-орденоносцем товарищем Кагановичем, обещания работников депо Москва-сортировочная, любви

мому вождю народа товарищу Сталину, с безупречным выполнением новых Правил.

Все выступающие на митинге говорили о полной возможности работать так, как учит нас нарком товарищ Каганович. Громом аплодисментов встречают рабочие обещание тов. Милевского о том, что первый день работы по новым Правилам Тайгинские паровозники провели без единой аварии. С гордостью и радостью работники депо подписывают исторический документ — обещание любимому Сталину с честью оправдать высокое звание советского железнодорожника.

А. И.

Выполнять Правила на отлично

Священная обязанность каждого железнодорожника беспрекословно выполнять технический кодекс железных дорог нашей социалистической родины. Нет большего счастья чем носить и оправдывать великое звание железнодорожника, работать по Правилам, утвержденным ближайшим соратником великого Сталина, железным наркомом Л. М. Кагановичем.

Незабываемым останется день, когда я собственной рукой подписал обещание любимому вождю народа товарищу Сталину неуклонно выполнять каждый параграф Правил.

Экзамен по новым Правилам технической эксплуатации я сдал на отлично, по большевистски, на отлично, я буду их проводить в жизнь.

Бухтеяров
Осмотрщик вагонов, стахановец ст. Тайга.

Ответ: редактор
А. ИВАНЧЕНКО.

Мое обязательство

Борьба за безупречное выполнение наркомовских Правил основная задача железнодорожников. Я освоил Правила на отлично, на отлично буду их осуществлять в своей работе.

Я радуюсь со всеми железнодорожниками, что подписываю важнейший документ любимому вождю наро-

да товарищу Сталину.

Свое обещание подкрепляю обязательством: в течение октября, этого исторического месяца на транспорте, трех отстающих составов поездов научу работать по стахановски.

Глушинов.
Составитель — стахановец станции Тайга.