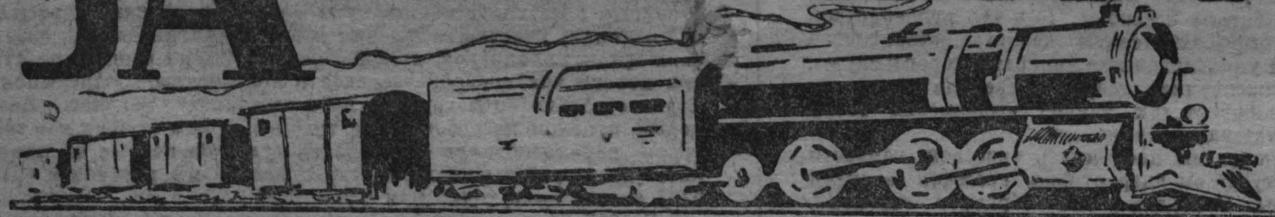


Да здравствует рабоче-крестьянская Красная Армия — непобедимый страж советской земли!

«Пролетарии всех стран соединяйтесь!»

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ



Воскресенье
23 февраля 1936 г.

Газета 2-го эксплуатационного отделения Томской жел. дор.

№ 20—21
(451—452)

Первая большевистская зима на транспорте

Февральские морозы обычно создают большие трудности в работе железнодорожного транспорта. Глядя «теория» о невозможности победить трудности зимы приводила не года в год к такому снижению погрузки в зимнее время. Ничего не обстоит иначе. Транспорт и зимой не перестает выполнять и перевыполнять план погрузки. В январе грузилось 77,6 тысяч вагонов в сутки против 50,6 тысяч вагонов в январе прошлого года. В феврале, несмотря на большие холода, план также выполняется. В первой половине февраля грузилось 76,7 тысяч вагонов в сутки против 56,1 тысяч вагонов в феврале прошлого года.

Тот факт, что транспорт успешно преодолевает тяжелое испытание зимы, наиболее красноречиво говорит о прочности успехов, достигнутых большевистской партией и советским правительством в деле подъема железных дорог. Но было бы неправильно и в этой степени вредно закрывать глаза на то, что далеко не все железные дороги работают хорошо, что ряд дорог отстает, не выполняя программ. Плохо работают Томская и Омская дороги, спазмолы перед трудностями зимы Самаро-Златоустовская и Рязано-Уральская, сильно ухудшила работу в феврале Курская дорога.

Необходима упорная, решительная, не останавливающаяся ни перед какими препятствиями, борьба за ликвидацию оставшихся плохо работающих дорог. Необходимо дальнейшее, не считающееся ни с какими «пределами», развертывание стахановско-кривоносского движения на всех без исключения железных дорогах, чтобы в кратчайший срок полностью выполнить указанное товарищем Сталиным о погрузке 80 тысяч вагонов в сутки.

К этому и направлены усилия большевистского руководства транспортом и энергия стахановцев-кривоносцев. В стахановско-кривоносское движение на транспорте втягиваются все новые и новые слои железнодорожников. Движение растет и количественно и качественно и демонстрирует новые, все более высокие образцы освоения транспортной техники. Новые рекорды свидетельствуют о могучем напоре творческой мысли и энергии стахановцев-кривоносцев.

Все шире разворачивается движение стахановских поездов. Сейчас уже нет ни одной дороги, где не было бы соревнование стахановцев.

До сих пор в практике железнодорожной работы тяжелыми поездами считались поезда весом в 1800 тонн. Теперь передовые стахановцы-кривоносцы стали водить поезда весом 2.500, 3.000, 5.000, 7.000 тонн. Машинист депо Нижне-Днепровск—узел, Сталинской дороги, тов. Фокин провел поезд весом 9.185 тонн. Машинист Курганского депо Южно-Уральской дороги тов. Сидоров провел поезд в 10.618 тонн, а машинист Челябинского депо той

же дороги тов. Мартынов превзошел и эти рекорды, проведя на паровозе «ФД» поезд из 141 вагона, весом 11.310 тонн с технической скоростью 32,7 километра в час.

Значение движения тяжеловесников, которые водят составы с соблюдением правил технической эксплуатации, без малейших аварий, точно по графику и вперед, даже в нагонном времени, не нуждается в пояснениях. Своими блестящими починными машинистами-тяжеловесниками открывают также резервы пропускной способности железных дорог, о которых вряд ли предполагали даже те знатоки транспорта, которые не принадлежали к числу «предельщиков».

В наиболее полном виде движение тяжеловесников олицетворяет тульский машинист Огнев, который на Всесоюзном совещании стахановцев дал обещание товарищу Сталину добиться рекордных показателей работы паровозов и блестяще выполняет это обещание.

В январе т. Огнев сделал на своем паровозе небывалый пробег 16.168 километров, водил составы в 2.500 тонн вместо 1.750 тонн, да и то с толкачом. Пробег паровоза между останками на промысле увеличен Огневым до 6.800 километров, вместо ранее существовавших 3 тыс. километров.

За месяц Огнев сэкономил вместе со своими напарниками Мироновым и Силаевым 101 тонну угля. Его заработок составил в январе 2.200 рублей. В феврале Огнев продолжает улучшать свои показатели, и уже добился еще большего междупромыслового пробега. Полностью февраль паровоз работал без единого захода в депо на ремонт и поставлен на промысел после пробега 7.256 километров, при чем технический анализ показал хорошее состояние котла.

Огромная заслуга Огнева заключается в том, что он на деле показал, как надо бороться за идеальное сочетание всех требований правильного обслуживания паровоза, и к каким поразительным результатам это приводит. Тяжеловесный состав при превосходной скорости, экономии топлива, безаварийной работе, двойном и тройном сокращении ремонта, прекрасном состоянии машины и высоком заработке паровозной бригады, — вот именно по этому пути и должно пойти дальнейшее развитие стахановского движения среди паровозных машинистов.

Декабрьский пленум ЦК партии отметил отставание стахановского движения в ремонтных службах транспорта и в службах эксплуатации по сравнению с машинистами. Это отставание не преодолено еще до сих пор. Но и здесь растет число образцов стахановской работы.

Начало года отмечено рядом выдающихся рекордов в ремонте пути, почин которых сделал путевыми Попасянской дистанции Донецкой дороги. Попасяни

цы еврокинули старые нормы ремонта пути, сменив два километра рельса за 20 минут, не ограничивая движение поездов. О дороге идут вести о новых и новых рекордах путевых. Стахановцы 7-й дистанции пути Закавказской дороги привели сплошную смену рельс на автоблокировочном участке на расстоянии 5,6 километра за 19 минут без перерыва в действии автоблокировки и без задержки поездов. Такого рода рекорды уже насчитываются десятками и без сомнения могут быть распространены очень широко.

Выдающийся значение имеет почин слесаря Новосибирского вагоночного участка т. Воронцов, который не только сумел по стахановски организовать свою работу, но и как комсомолец группировать преобразование своей комсомольской группы в стахановскую, а всего цеха — в стахановский цех. Перестроив технологический процесс ремонта воздухопроводителей на основе разделения труда, Воронцов добился перевыполнения заданий в 6-7 раз. Борьба за высокое качество работы, за культуру производства, Воронцов организовал дело так, что все комсомольцы его групп участвуют в различных вечерних школах, а за ними потянулась и остальная молодежь.

В письме комсомольских организаторов Томской дороги товарищу Л. М. Кагановичу справедливо указывается, что Воронцов — это Давидов ленинского комсомола. Комсомолец имеет на транспорте тысячи группировок, которые могут и должны стать по примеру Воронцова организаторами стахановско-кривоносского движения среди молодежи. Воронцовские методы организации производства должны найти и столь же широкое распространение в ремонтных службах, какое находит кривоносские методы среди машинистов.

Основной и решающей задачей развития стахановско-кривоносского движения на транспорте является переход от отдельных и групповых рекордов, от отдельных стахановско-кривоносских бригад, поездов, паровозов к стахановским депо, станциям, дистанциям, участкам, отделениям, что уже и делают наиболее передовые предприятия железных дорог, организуя стахановские сутки, пятидневки, декады.

Предложение стахановцев Забайкальской дороги об организации стахановской декады в масштабе всего транспорта должно быть подхвачено на всех дорогах. Транспорт достигший за истекший год под руководством товарища Л. М. Кагановича замечательных успехов, должен идти дальше.

И первое, чего ждут от железнодорожников партия и страна, — это скорейшего осуществления указания товарища Сталина грузить не менее 80 тысяч вагонов в сутки.

Передовая «Правды» за 20 февраля.

День Красной Армии

Наша страна — единственная, не на словах, а на деле борющаяся за сохранение мира. По самой природе советскому государству чужды присущие капиталистическим странам захватнические тенденции. Занятые целиком и полностью мирным социалистическим строительством, народы СССР ровню и непосредственно заинтересованы и в сохранении и укреплении мира во всех странах. Политика мира и укрепления нормальных отношений и необходимых экономических связей с другими странами была и остается неизменным курсом советской власти в международных отношениях.

«Наша политика есть политика мира...» «Эту политику мира будем вести и впредь всеми силами, всеми средствами. Ни одной пяди чужой земли не хотим. Но и своей земли, ни одного вершка своей земли не отдадим никому» (Сталин).

Однако мы не можем закрывать глаза на то, что происходит за нашим рубежом. Не видеть приближения новой войны и не принимать своевременно необходимых мер и оборона страны было бы непростительно не только с точки зрения непосредственных интересов СССР, но и с точки зрения интересов всего мирового пролетариата. Это значило бы закрывать глаза на главную опасность. Опасность эта с каждым днем неизменно возрастает, так как за рубежом все выше поднимает голову военно-фашистские круги главных империалистических держав.

На стране советских границ, на суше и на море и в воздухе стоят железные когорты нашей славной рабоче-крестьянской Красной Армии, выпестованной Коммунистической партией под руководством великого Сталина и руководимой победоносным маршалом Климом Ворошиловым. Наша армия — это не серая солдатская шинель, вымученная зуботычицами офицеров, это — монолитный передовой отряд пролетариата и колхозного крестьянства, вооруженный для защиты нашей социалистической родины, пронитый духом любви к родине, духом пролетарского интернационализма, духом сплоченности вокруг большевистской партии. Кровавая классовая преданность каждого красноармейца своей родине, своей партии не менее страшна для наших врагов, чем боевая мощь и передовая техническая оснащенность Красной Армии.

Наши красивые командиры сильны не только своей высокой политической сознательностью, своей безграничной преданностью делу партии Ленина — Сталина. Наши командиры усиленно работают оами для повышения не только своего военного образования, но и общей культурной подготовки и столь же усиленно передают свои знания бойцам красноармейцам. Достаточно сказать, что свыше 15 проц. наших командиров полное и свыше 50 проц. командиров дивизий и корпусов окончили различные военные академии.

Наша Красная Армия крепнет с каждым днем. Ее успехи объясняются прежде всего тем, что «...перестав давно быть формально военным, товарищ Сталин никогда не переставал глубоко за-

ниматься вопросами обороны пролетарского государства. Он и теперь, как в былые годы, знает Красную Армию и является ее самым близким и дорогим другом» (Ворошилов).

В промежуток времени от VI до VII Съезда советов авиация наша выросла на 330 проц., в том числе скоростные показатели наших истребителей и бомбардировщиков увеличились в два раза, а дальность полета и грузоподъемность бомбардировщиков — в три раза. Количество танкеток увеличилось на 2475 проц., легких танков — на 760 проц., средних танков — на 792 проц. Скорость танков выросла в 3—6 раз. Число пулеметов для стрелковых и кавалерийских соединений увеличилось на 250 проц., число пулеметов для авиации и танков — на 700 проц., число орудий танковых и противотанковых — на 450 проц., число орудий тяжелой артиллерии — на 250 проц. Общее число радиостанций выросло на 1750 проц., число авиационных радиостанций — на 1900 проц. Число подводных лодок выросло на 535 проц., число сторожевых кораблей — на 1100 проц. и торпедных катеров — на 475 проц.

1935 г. дал новые прекрасные результаты усиления боевой и политической мощи Красной Армии. Маневры Киевского военного округа показали исключительно высокое моральное состояние войск и способность нашей армии дать отпор врагу на суше и в воздухе.

Истекший 1935 г. ознаменовался историческим постановлением советского правительства «о введении персональных военных званий начальствующего состава рабоче-крестьянской Красной Армии и об утверждении положения о прохождении службы командными и начальствующим составом рабоче-крестьянской Красной Армии». Это постановление исходит из того, что в приложении к Красной Армии лежат партии «надрыв решают все» — это прежде всего создание условий, обеспечивающих быстрый рост и совершенствование кадров ее начальствующего состава, для которого работа в армии стала почетным делом. Установлены командные и специальные военные звания начсостава РККА.

23 февраля — день, в который в 1918 г. был опубликован декрет о создании Красной Армии, — это большой народный праздник Страны советов. Рабочие и колхозники в этот день с особенной радостью знакомятся с бытом и учебой своей Красной Армии, помогают ей, превращают свою собственную готовность к обороне, укрепляют основанное на организации, кружки РОКК, аэроклубы и т. д.

Создавая огромное значение транспорта для четной работы армии в военное время, создавая огромное значение транспорта для всей страны, железнодорожники должны превратить день Красной Армии в день боевого смелого своей работы. Подъемом всех отраслей работы транспорта, внедрением железной красной армии дисциплины во все звенья — вот чем должны прежде всего дорожить работники железнодорожного транспорта свою беспрерывную любовь к родной Красной Армии.



МАРШАЛЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА. На снимке: сидят (слева направо) М. Н. Тухачевский, К. Е. Ворошилов, А. И. Егоров; стоят С. М. Буденный, В. К. Блюхер.

Наш родной и любимый товарищ Сталин!

Трудно нам передать тебе, дорогой Иосиф Виссарионович, всю полноту чувств, пережитых нами в тот радостный и незабываемый день, когда мы получили весть о переименовании нашей дороги в Сталинскую.

Напоенно-тобылась наша заветная мечта, сбылось то, за что мы так упорно боролись. С нашей дороги — этой гигантской стальной магистрали, обслуживающей грузооборот первой угольно-металлургической базы, сыто поворное клеймо проклятого прошлого, смыта позорная печать распутной царщины, «Екатерина» побита.

Чувство необыкновенной гордости и счастья наполняет наши сердца от сознания того, что мы удостоились самой высокой чести, самой большой награды — носить имя лучшего соратника и гениального продолжателя дела Ленина.

Имя этого нашей грандиозной социалистической стройки и великого машиниста локомотива революции, который на больших скоростях ведет поезд нашей революции от победы к победе.

Имя того, кто, стоя у руля пролетарской революции, умеет согреть теплотой своего великого сердца нас, транспортников, и всех трудящихся нашей необъятной родины.

Теперь, когда с нашей дороги смыто поворное клеймо проклятого царизма и путеводной звездой сияет великое имя Сталина, несомненно хочется оглянуться назад, вспомнить весь пройденный нами путь борьбы и рассказать тебе, как мы были «Екатериной» и стоевали почетное право называться твоим великим именем.

Отвечая потребностям развивающегося капитализма, царское правительство полвека тому назад построило железную дорогу, соединявшую богатства угольного Донбасса и железорудного Криворожья. Тогда же и назвали дорогу именем царичи Екатерины, в паровозовании которой был «присоединен» к России Новороссийский край.

Строилась она на костях «освобожденного» от земли, разоренного крестьянства, поливалась потом, кровью и горькими слезами. Капиталистам и многочисленным вурлакам-помещикам Новоросии она открыла путь к наживе, барышням, умножая горе, нужду, нищету рабочих и крестьян.

И думать мы, словно то нашу старую «Екатерину» сложили свои гневные стороны поэт Нисрапов:

Прямая дороженька, насыпи узкие.

Столбики, рельсы, мосты.

А по бокам то все косточки русские...

Сколько ни знаешь ли ты?

...Мы надрылись под воем, под холодом

С нечно согнутой спиною.

Жили в землянках, боролись с голодом,

Мерзли и мокли, болели цингой!

Все было. Жили в землянках, мерзли и мокли, болели цингой. Мерзли.

«Екатерина» душила и грабила нас, выжимая последние соки. Ненависть наша к этому названию вародела давно, ибо для нас оно олицетворяло весь строй помещиков и капиталистов. И давно уже, в годы мрачного царизма и капиталистической эксплуатации, подняли мы знамя борьбы против «Екатерины».

Внедряя призывы большевиков, наши рабочие боролись против «Екатерины» в 1905 году. Устраивали забастовки, политические демонстрации. Многие из нас помнят славные дни 1905 года, когда рабочие-железнодорожники Днепропетровска, Долгинцево, Запорожья дрались на баррикадах, руководимые сынами рабочего класса, старейшими членами большевистской партии и являе здравствующими в наших рядах тов. Шевченко, Колыдинский, Гладкий.

Били мы «Екатерину» в октябре 1917 года на баррикадах Чо-челески, на улицах Екатеринослава, выбивая временное правительство, воюя и меньшинство, завоеывая власть большевистскими советами.

Били мы «Екатерину» и в годы гражданской войны, отправляя лучших оных онов в ряды Красной гвардии, на бронепоезда Красной армии, отбивая полчища денкинцев, врангелевцев, бело-полян, петлюровцев и махновцев.

Били мы «Екатерину» и тогда, когда она пыталась брать нас за горло, когтистой рукой голода и разрухи. Больно и тяжело было видеть нам вастывшие в бездействии станции в депо, пущенные под откос локомотивы, разбитые в щепы вагоны. Война и разруха бросила на «кладбища» 60 проц. всех паровозов дороги, 54 проц. товарных и 70 проц. пассажирских вагонов, 282 моста были разрушены.

В беспорядке и сумятице двигались тогда ободранные, потрепанные поезда, грузооборот был ничтожен, заедла мощность.

Но, руководимый партией, слитившись вокруг ее женского ЦК, рабочий класс преодолел эти трудности и восстановил разврушенную промышленность в транспорт. Страна набралась сил и гигантскими шагами двинулась вперед по пути реконструкции, по пути гениальной мысли, на которую ожесточенно нападали сразу и «слова» враги партии.

Ты, достойный преемник великого Ленина, безавестно веря в нашу мощь и силу, собиравшая враз и их атенуру в партию, указал нам единственный путь побед — путь индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства. Трудящееся население социализма под твоим гениальным водительством в первой пятилетке поставило перед транспортом в упор задачу — максимально удовлетворить огромные запросы, предъявляемые к нему гигантски растущей промышленностью и бурно развивающимся коллективизм сельским хозяйством.

Если транспорт в целом в это время был самой отсталой от распыла народного хозяйства, то Екатерининская дорога в результате плохой работы отупилась на самом последнем месте в сети железных дорог Советского Союза. Дорога тормозила дальнейшее движение вперед бурно растущей южной металлургии и вдувших в гору Донбасса и Криворожья. Рудные дворы заводов работали под металку, многие дома «лихорадило», остатки рудников и шахт были завалены неотрежуренными углем и рудой. Мы не справлялись с перевозками колхозного хлеба, не удовлетворяли потребности растущего товарооборота.

Тогда в сентябре 1933 года Центральный Комитет партии в своем решении о работе Курской и Екатерининской железных дорог дал резко отрицательную оценку работы дороги, отметил поворный срыв плана перевозок по решающим грузам для металлургии, формально-бюрократический подход к реализации решений ЦК и Совнаркома о транспорте, и поставил перед нами боевую задачу — ликвидировать поворное отставание дороги и вывести ее из прорыва.

Вот тогда именно и зародилась у нас сокровенная мысль — слать знаменем борьбы за ликвидацию отставания дороги, за вывод ее в число лучших передовых дорог Советского Союза — право назваться твоим великим и родным для нас именем.

Добить «Екатерину», завоевать дороге почетное имя Сталина — под этим лозунгом начали мы борьбу за реализацию решения ЦК, за передовую, достойную великого имени дорогу. Под этим лозунгом мы одержали в 1934 году первую победу, выполнили впервые, после многих лет отставания, годовой план погрузки и грузооборота.

Но «Екатерина» была еще не добита. Засоренность рядов железнодорожников классово чуждыми элементами, расхлябанность, косность, бюрократизм и «пределщина», глубоко вешенные к системе работы транспорта, не давали нам возможности по-боевому и до конца выполнить указания партии и правительства о ликвидации отставания транспорта.

С болью в душе переживали мы отставание транспорта от общего бурного подема народного хозяйства. Но нам не хватало организованности, большевистской напористости, твердого и умелого руководства, слаженной работы отдельных частей нашего великого

конвейера. «Пределщина» закрывали путь к большевистским скоростям, тормозили движение транспорта вперед.

И вот ты, товарищ Сталин, проявляя всегда величайшую заботу о транспорте, послал нам своего ближайшего соратника Лазаря Моисеевича Кагановича. С его приходом, как и на всем транспорте, мы на дороге заработали по-иному. Под его руководством мы вымели с транспорта бюрократическую нечисть, которая оболакивала лицую паутину управленческие аппараты дорог и служб. Была вдребезги разбита лженаучная теория «предела» и открыт путь для настоящих большевистских темпов выполнения твоих указаний о ликвидации отставания транспорта.

Начав работать по новому, мы прониклись чувством гордости за порученное нам дело, чувством патриотизма граждан великой железнодорожной державы. Отсюда и сотни образцов героизма, самоотверженных подвигов.

Почин Алексея Стаханова, Петра Кривоноса быстро подхватывается у нас на дороге, выдвинувшей таких известных сейчас всей стране людей, как машинист Омелянов, диспетчер Занорно, составитель Кокухарь, автоматчик Андрианов и др. С напряженным вниманием следили мы за всеобщим советом стахановцев промышленности и транспорта.

Обещание, данное тебе на этом совещании от имени всех нас начальником дороги т. Билином, — грузить зимой не менее 8000 вагонов в сутки, твой вопрос начальнику соревнующейся с нами Днепродзержинской дороги: «Екатерининцы хотят вас перекрыть, что вы на это скажете?», реплика Лазаря Моисеевича Кагановича о том, что надо побить «Екатерину», все это с новой силой зашло у нас желание добить, наконец, «Екатерину» и завоевать право называться твоим дорогим именем. С еще большей энергией мы принялись за работу. 8 декабря мы досрочно выполнили годовой план перевозок и грузооборота, создали на зиму небывалые запасы сырья для промышленности, улучшили все показатели работы дороги и вывели ее на передовое место.

И вот теперь сбылась наша долгожданная заветная мечта. Радостная весть о переименовании дороги молниеносно пронеслась по всем станциям, участкам, поселкам, будкам, по всей дороге. Могучим ключом забил новый небывалый прилив энергии и энтузиазма. Никогда еще ни мы, ни наши жены и дети не переживали столь счастливых и незабываемых минут.

Вот, например, что говорил диспетчер станции Сталин тов. Лысенко:

«О переименовании дороги я узнал на дежурстве. Я почувствовал какую-то особую бодрость и жизнедеятельность. Выхожу и машинисту поезда и говорю ему, что мы теперь уже Сталинская дорога. Он улыбулся и радостно сказал своему помощнику: «Вана, открой ка на большой клапан, теперь поведем поезд по-сталински».

Младший стрелочник Щербак так рассказывает об этом событии:

«Узнав о переименовании я не чувствовал под собой ног. Я побежал на стрелочный пост, мне крикнули: «Наша дорога стала Сталинской». Крикнули мы «ура», и я побежал дальше сообщать товарищам эту радостную весть».

Лучший сигнальщик станции Днепропетровск Притула говорит: «Никогда я этой ночи не забуду; мне хотелось пить, тапковать. Я за всю свою жизнь не переживал такой радости, которую переживаю со вчерашней ночи. Друг мой, стрелочник Булак говорит мне: «Притула, я тебя никогда не видел таким веселым, как сегодня». А счастлива я тем, что в эту ночь мы окончательно добились «Екатерину» и получили имя великого Сталина».

Стахановскими рекордами, стахановскими участками, стахановскими сменами, сутками и пятнадцатками мы ответили на присвоенное нашей дороге великого имени.

Машинисты Сталинской дороги ответили на переименование увеличением веса поездов и технических скоростей. 22 января наш лучший машинист орденосец т. Омелянов провел состав в 5000 тонн с технической скоростью в 60 км. Вслед за ним машинист депо Уезд т. Фомин установил всеобщий рекорд, проведя на участке Павлоград—Уезд состав весом 3180 тонн. Машинист депо Волноваха т. Дырман, узнав в пути о переименовании дороги, провел состав со скоростью в 60 км в час. Машинисты депо Постышево сейчас, как правило, водят тяжеловесные составы.

Эксплуатационники, стремясь ликвидировать свое отставание, также дают новые рекорды. На станции Ясиноватая поезд в составе 65 вагонов был распущен с горки за 7,5 минуты, а поезд в составе 60 вагонов — за 6,5 минуты. Стахановская смена дежурного по станции Уезд т. Романова 12 января дала небывалый рекорд. При задании сформировать 12 поездов смена сформировала 23 поезда, отправив все поезда по расписанию. Простой транзитных вагонов с переработкой снизился до 3,8 часа при норме 8,6. Таким же рекордами отвечают на переименование дороги вагоны и путевцы. Наш лучший автоматчик Андрианов в день переименования дороги отремонтировал за смену 41 воздухоприемный аппарат, выполнив норму на 1370 проц. Вскоре он перекрыл этот рекорд, дав 72 воздухоприемных аппарата, а его сменщик Католиченко — 77 воздухоприемных аппаратов. 6 января ремонтная колонна Ясиноватской дистанции пути сменила 2,6 километра рельсов без закрытия перегона, выполнив норму на 1300 проц. В Долгинцевском отстройке в стахановскую пятнадцатку после переименования

дороги дистанция по жилищному строительству выполнила план на 200—250 проц.

Переименование дороги дало могучий толчок для реализации твоего, товарищ Сталин, лозунга о развертывании стахановского движения «вширь и вглубь». Растут стахановские станции, депо, вагонные участки, дистанции пути. На переименование дороги почти все станции, участки, отделения ответили организацией стахановских смен, пятнадцаток, декад. Впервые такие решающие отделения дороги, как днепропетровское и ясиноватское, перевыполняют план не только по погрузке, но и по обороту вагонов. Никогда дорога в целом не работала на таком высоком уровне, как теперь, после переименования ее в Сталинскую. За первые же двадцать пять дней работы после переименования мы грузовали в среднем 9282 вагона ежедневно при плане 8684.

В 1913 году, в самый расцвет своего существования, царская Екатерининская, включавшая в себя тогда большую часть и нынешней Доведской дороги, грузовала 5423 вагонов. «Пределщики» видели верх совершенства в погрузке 6700 вагонов, — мы же сейчас грузим 9—9,5 тыс. вагонов, а с весны обещаем начать грузить не менее 10000 вагонов.

Наша победа стала возможной лишь потому, что мы каждый день и каждый час чувствуем твоё мудрое водительство, твою постоиную заботу и помощь нам, железнодорожникам, дорогой товарищ Сталин! Наша победа стала возможной потому, что нами руководит мастер стахановского стиля работы, наш железный нарком Лазарь Моисеевич Каганович.

В нашей победе большую роль сыграла помощь со стороны территориальных организаций и в первую очередь со стороны парторганизации и трудящихся головной Днепропетровской области, на территории которой расположена наша дорога, и боевого руково дителя большевиков Днепропетровщины т. Хативина.

Наша победа стала возможной потому, что мы живем в самую счастливую эпоху, когда жить стало лучше, жить стало веселее, когда работа спорится, когда труд стал делом славы, делом че-сти, доблести и героизма. Душа радуется, когда вспоминаешь, как далеко мы ушли от проклятых времен помещичье-капиталистической «Екатерины», обречавшей нас на нищету, голод, бесправие.

Но мы хорошо и твердо помним, что нельзя успокаиваться на достигнутых успехах, что главное у нас еще впереди. Мы оебтрево отдаем отчет, что значит носить имя великого Сталина.

Это значит образцово выполнять твои исторические указания об овладении техникой, о людях, о развертывании стахановского движения «вширь и вглубь». Это значит, как сказал наш нарком тов. Каганович в своем призыве о переименовании дороги, на оем примере показывать, что означает в условиях железнодорожного транспорта работать по-сталински.

Это значит до конца разоблачить и разгромить всех «пределщиков» и саботажников, пытающихся тормозить победоносный стахановский бег вперед.

Это значит работать без «аварий», сочетая в сознательной же лезнодорожной дисциплине взаимодействие частей так, чтобы наш конвейер работал бесперебойно, точно, как часовой механизм.

Это значит преодолеть трудности зимы, организовать рост скоростей, увеличив форсировку котла не спящих в зимних условиях поездов, а, используя неиспользуемые резервы, уве личивать его.

Это значит первыми в Союзе превратить эксплуатацию из отстающего участка в передовой форпост, вырастить новые тысячи стахановцев-эксплуатационников, распространить методы диспетчера Закавказья на всех эксплуатационников.

Это значит увеличить коммерчески и технически скорости, ускорить оборот вагонов, держать в образцовом состоянии паровозное, вагонное хозяйство и путь, покончить с кустарничеством в деле ремонта подвижного состава, образцово организовать строительство и оздоровление путевого хозяйства.

Это значит неустанно повышать свой культурный и технический уровень, овладеть техникой и использовать ее до дна, вскрыть все новые и новые резервы увеличения производительности труда.

Это значит полностью превратить в жизнь твои исторические указания о развертывании стахановского движения.

И зная все это мы обращаем тебе, наш дорогой и любимый товарищ Сталин, оправдать великую, выпавшую на нашу долю честь, обещаем на Сталинской дороге работать по-сталински, сделать на эту дорогу образцовую магистраль Советского Союза и занять одно из первых мест в том прекрасном и величественном беге вперед к коммунизму, который осуществляется нашей могучей страной под твоим мудрым гениальным водительством.

Прими же, дорогой товарищ Сталин, горячий сердечный привет от столькачного коллектива работников дороги, которые с чувством величайшей гордости и радости носят твоё великое и славное имя!

Да здравствует наш железный нарком товарищ Каганович, который твердо ведет наш транспорт по сталинскому пути к новым победам!

Да здравствует великий вождь пролетариата и трудящихся масс всего мира наш родной и любимый Иосиф Виссарионович Сталин.

Рабочие, инженерно-технический персонал и служащие Сталинской железной дороги.
(всего сто тысяч подписей)

Комсомольским организаторам Томской дороги

Получил ваше письмо. От всей души приветствую комсомольцев — передовиков Томской дороги. Перед молодыми рабочими, перед комсомольцами Томской непочатый край работы.

Смелее, энергичнее развертывайте вашу инициативу, овладейте высотами техники, ломайте старые консервативные отжившие приемы работы, будьте в первых рядах борцов за перестройку работы Томской дороги, за вы-

ведение ее на передовое место среди других дорог Советского Союза.

Воритесь за то, чтобы ваши делегаты на десятый всесоюзный съезд комсомола могли бы рапортовать съезду, ЦК партии, нашему любимому товарищу Сталину о выполнении Томской дорогой плана погрузки и перевозок.

Пусть множатся ряды воронцовых — передовых организаторов нашего родного славного комсомола, стахановских групп, смен.

Комсомольцы машинисты должны показать образцы безаварийной кривоносовской работы: не большой клапан, на больших скоростях.

Под руководством Крайкома партии и комсомола, под руководством политотдела и управления дороги по-кривоносовски, по-воронцовски боритесь за вывоз стахановского угля из Кузбасса, за быстрое продвижение грузов на Восток.

Привет вам, товарищи!

Народный комиссар путей сообщения
Л. КАГАНОВИЧ.

Письмо рабочих, инженерно-технического персонала и служащих
Сталинской железной дороги товарищу КАГАНОВИЧУ

Дорогой Лазарь Моисеевич!

В этом письме мы хотим поделиться с тобой той великой радостью, которую испытываем и переживаем мы, наши жены и дети, в связи с присвоением нашей дороге имени величайшего из людей нашей эпохи, имени мудрого вождя, великого учителя и друга всех трудящихся—Иосифа Виссарионовича СТАЛИНА.

Наконец, в результате длительной и настойчивой борьбы, нам удалось сшить постылое и клеймо прошлого. Величаво и ярко, как путеводная звезда, над нами сияет теперь великое имя Сталина.

Как сейчас помним мы реплику тов. Сталина во время выступления на всесоюзном совещании стахановцев тов. Левченко — начальника соревнующейся с нами дороги: «Екатерининцы хотят вас перебить, что вы на это скажете?» и твою реплику, Лазарь Моисеевич, во время выступления начальника нашей дороги т. Билина: «Надо любить Екатерину». Реплики эти с небывалой быстротой облетели всю дорогу и были восприняты нами как ободряющий призыв к борьбе за достижение теперь уже недалекой цели. С удивительной энергией принялись мы за работу и за короткое время охватились доблестью «Екатерины», добились мощных результатов стахановско-кривошеинского движения, досрочным выполнением 8 декабря годового плана перевозов и грузооборота и выведением дороги в ряды лучших передовых дорог Советского союза.

Дорогой Лазарь Моисеевич! То, что мы в такие сравнительно короткие сроки исполнили «Екатерину» и завоевали великое имя Сталина, могло произойти только в условиях осуществляемого тобой боевого большевистского руководства железнодорожным транспортом и того исключительного повседневного внимания, которое ты специально уделял нашей дороге, являющейся, по твоему образному выражению, кровеносной системой первой угольно-металлургической базы.

На примере нашей дороги мы особенно чувствуем, как переродился транспорт, как воспрянул духом железнодорожник, как забил у нас живое плечо и транспорт, ликвидируя свое отставание, выходит сейчас в шеренгу передовых отраслей нашего народного хозяйства.

Твердо и уверенно ведет транспорт по указанному т. Сталиным пути, опираясь на жизненный большевистский опыт борьбы, постоянно советуясь с партийными и непартийными большевиками железных дорог, ты развивал и разрабатывал «предела» — не только в теоретическом и гнилом оппортунистическом направлении, открыв транспорту пути в настоящим большевистским скоростям.

Мастерски владея сталинским стилем работы, ты сумел в всей сумме задач, стоящих перед транспортом, выделить главные, решающие звенья, от которых в первую очередь зависит успешная работа транспорта, этого сложнейшего и огромнейшего конвейера страны.

Кто не помнит твоих приказов о борьбе с авариями и крушениями, об ускорении оборота вагонов, о паровозном хозяйстве, о приведении в порядок путевого хозяйства, о ликвидации отставания эксплуатации. Во всем чувствовалась твоя заботливая организаторская большевистская рука, знающая куда и когда повернуть руль управления, чтобы обеспечить быстрые успехи дела.

Ты привил нам, транспортникам, чувство советского патриотизма, чувство достоинства граждан нашей великой железнодорожной державы, ты заботливо и по-отечески вырабатывал, сплачивал вокруг себя кадры, смело и уверенно выдвигая талантливых организаторов и руководителей из массы передовых железнодорожников, проявляя сталинскую заботу о людях — самом ценном из всех капиталов. Под твоим руководством мы воспитали себя новые, так необходимые на транспорте качества — дисциплину, силу, честность, сжатость чашей, умение ценить свое слово и выполнять свои обязательства, умение не теряться при трудностях, смело и решительно их преодолевать.

Твоя повседневная помощь нашей дороге, твоя забота о нас сыграла решающую роль в достижении тех успехов, которые дали нам право носить теперь имя великого Сталина. Переименование дороги в сталинскую всколыхнуло весь наш стотысячный коллектив и вызвало небывалый подъем энергии и энтузиазма в массах. Новыми рекордами производительности труда, стахановскими участками, станциями, депо, стахановскими сменами, сутками и пятидневками ответили мы на радостную весть.

Твой приказ, Лазарь Моисеевич, в связи с переименованием дороги, — новый прекрасный образец конкретного большевистского стиля руководства. Он является для нас боевой программой действий для превращения Сталинской дороги в образцовую магистраль Советского союза.

Вот почему уже в этом письме мы хотим перед тобой отчитаться в наших первых шагах по выполнению этого приказа.

Первая задача, которую ты поставил перед нами, это преодолеть трудности зимы. Как же мы справляемся с этой задачей? В первые же двадцать пять дней после переименования дороги в Сталинскую мы, отвечая делом на эту высокую честь, грузили ежедневно в среднем 9282 вагона при плане 8634 вагона. Мы выполнили данное от нашего имени тов. Билином на всеобщем совещании стахановцев обещание грузить зимой, в самых трудных условиях, 9000 вагонов ежедневно. Мы обещаем тебе с весны начать грузить на уровне не менее 10 000 вагонов.

Твою боевую директиву — дать рост скоростей, не снижая зимой веса поездов — паровозники Сталинской уже превратили в дело. Наш лучший машинист орденосец Омелянов 22 января провел состав весом в 5000 тонн с технической скоростью 50 км, а машинист д. Уезд т. Фомин установил всеобщий рекорд, проведя состав весом 9180 тонн.

Вслед за ними машинисты депо Уезд, Постышево, Долгинцово, Симферополь, Полоты и др. повели в большом количестве тяжеловесные составы. Сейчас на решающем направлении Днепротетровск — Ясиноватая уже введена новая норма веса поездов составов — 2200 тонн вместо существовавших до сих пор 1800 тонн, соответствует вес поездов и в других направлениях, а после переустройства и удлинения путей на станциях этот вес будет еще увеличен. Введение тяжеловесных составов сопровождается у нас дальнейшим ростом технических скоростей.

Вторая задача, поставленная тобой перед работниками Сталинской, это превращение эксплуатации из отстającego участка в передовой фронт. Понимая, насколько серьезна и ответственна эта задача, хорошо помня все, что ты сказал по поводу отставания эксплуатации в своем докладе на декабрьском пленуме ЦК ВКП(б), мы по боевому принялись за разрешение этой задачи. Организация в ответ на переименование дороги стахановские сутки и пятидневки по решающим станциям и эксплуатационным отделениям дороги и, наконец, стахановская декада, проведенная в целом по дороге, дали первые положительные результаты.

На станции Ясиноватая 9 января поезд в составе 65 вагонов был распушен с горки за 7,5 минуты, поезд в составе 60 вагонов — за 6,5 минуты. Стахановская смена дежурного по станции Уезд т. Романова поставила небывалый рекорд — при задании сформировать 12 поездов, смена сформировала 23 поезда, отравила все поезда по расписанию. Простой транзитного вагона с переработкой составил всего 3,8 часа при норме 8,5 часа. Там же на горке смена дежурной тов. Бровиной, применив распушку вагонов на ходу, в этот день распустила 23 поезда, или 1780 вагонов при норме 1000 вагонов.

Множество рядов диспетчеров, усвоивших Методы тов. Занорно, перевыполнивших все измерения и обеспечивавших отправление поездов полностью по расписанию. Хорошие образцы работы показывает ряд решающих станций дороги. Например, ст. Уезд за последнюю стахановскую декаду снизил простой транзитных вагонов с переработкой до 8,1 часа при норме 10,0 часа, а ст. Верховцево — до 6,7 часа при норме 7,5 часа.

Начальники станций, следуя твоему указанию, принялись за глубокое изучение и пересмотр технологического процесса станции работы. Вслед за станцией Уезд, проводившей наиболее серьезную и глубокую работу в этом направлении, которая на твоем докладе на пленуме ЦК ВКП(б) известна всему Союзу, включились в это дело и другие станции дороги. Вот, например, один из лучших командиров стахановцев — начальник станции Ветчинный Кут т. Палазовский, уже далеко перекрывший проектную мощность станции, разработал мероприятия по изменению технологического процесса, переустройству стрелочной горловины, электрификации головной стрелки и т. д., которые без больших затрат дают увеличение работы станции на 50 проц. На станции Долгинцево молодой советский инженер т. Кириченко, пересмотрев технологический процесс, установил такую систему маневровой работы, при которой одновременно производится расформирование прибывших поездам и формирование новых, при чем формируются 2—3 поезда одновременно.

Рост числа станций, работающих по-новому, положительно сказывается уже на работе целых эксплуатационных отделений. Вот, например, результаты стахановской пятидневки, проведенной в связи с переименованием дороги в днепротетровском эксплуатационном отделении: среднесуточная погрузка за пятидневку составила 993 вагона при норме 951, выгрузка составила 2877 вагонов при норме 2440 и, что особенно важно, отделение впервые вошло в установленные нормы оборота вагона, дав 1,87 суток при норме 1,40 суток; вошло в установленные нормы оборота и другое решающее отделение дороги ясиноватского, дав по обороту вагона 1,24 при задании 1,25 суток.

Проведя стахановскую декаду с 21 по 30 января, такие отделения, как днепротетровское и знаменское, перевыполнили все решающие измерения.

Серьезные сдвиги налицо, но они далеко еще недостаточны. Мы обещаем тебе продолжать упорную и систематическую работу по реализации поставленной тобой задачи — первыми в Союзе ликвидировать отставание эксплуатации и превратить ее в передовой фронт.

Третья задача, поставленная тобой перед нами, — это организовать высококачественный ремонт подвижного состава. Все депо и вагоноремонтные пункты дороги упорно работают сейчас над разрешением этой задачи. На переименование дороги рабочие и вагоноремонтники дороги и вагоноремонтных пунктов ответили много численными фактами резкого повышения производительности труда ремонтных бригад, повышением качества работы. Вот, например, крупнейшее депо дороги Уезд работает сейчас над разрешением задачи — перейти на межпромысловый пробег паровозов в 5000 километров. Это даст возможность уменьшить число промывок более чем в 2 раза, а количество слесарей, занятых на промывке, сократить на 40 проц., перебросив их на работу в специальный заводный цех, где заблаговременно будут обновляться и ремонтироваться износившиеся части. Доведение числа промывок с 160 до 77 сократит фронт промывочного ремонта с 11 паровозов до 7, даст возможность уменьшить рабочий парк паровозов на 9 единиц с переводом их в запас и, следовательно, увеличить полезный пробег паровозов.

Большую работу проводят сейчас и вагоночники для того, чтобы навсегда разлучиться с кустарничеством в ремонте вагонов и образцово поставить использование новых 17 вагоноремонтных пунктов, построенных нами в этом году в порядке выполнения твоего, исключительного по широте и смелости замысла, задания.

В ответ на решение правительства о награждении тебя орденом Трудового Красного Знамени наши лучшие автоматчики тт. Андрианов и Католиченко установили новые рекорды, отремонтировав за одну смену первый — 70 воздухораспределителей при норме 2—3 распределителя, а второй — 77 воздухораспределителей. Многие их работы широко внедряются. Обещаем тебе Лазарь Моисеевич, первыми в Союзе перейти от кустарщины к настоящему и действительно ремонту вагонного парка.

Четвертая задача, которую ты перед нами поставил, — это организовать новое строительство и выполнить намеченную на этот год большую программу работ по оздоровлению пути безбедно для нормального движения поездов. Разрешая эту задачу, наши строители и жутейцы дают новые рекорды высокой производительности труда.

Вот, например, строители Долгинцевского строительного участка, организовав стахановскую пятидневку, дали в целом по участку 216 проц. выполнения нормы. Хорошие образцы есть у нас сейчас и в деле организации путевого хозяйства по новому. Ремонтная колонна ясиноватской дистанции пути (начальник т. Шулина) сменила за 26 минут 2800 метров рельсов без закрытия движения. На ст. Чаплино проведена смена централизованного стрелочного перевода, находящегося на главном пути, за 21 минуту, также без закрытия движения.

На перегоне Днепротетровск — Горняково произведена смена мостовой стрелки длиной 5,8 метра со всеми работами за 20 минут вместо 2 ч. 30 минут по существовавшим до сих пор нормам.

На 15 дистанции пути (Запорожье) в течение ряда дней дают рекордную производительность труда на балластной машине, обещая 24 января подым 4000 погонных метров пути за 26 минут, или 8600 проц. нормы.

Дорогой Лазарь Моисеевич! Мы хорошо запомнили твои слова, что «носить имя великого вождя — величайшая честь. Это имя обязывает к образцовой стахановской работе, к дальнейшему отрыву от кустарщины вперед». Раскаиваясь тебе о наших первых шагах по выполнению твоего приказа, данного по поводу переименования дороги, мы заверяем тебя, что железнодорожники Сталинской с честью будут носить имя великого Сталина и покажут новые образцы большевистской борьбы на транспорте и большевистские результаты этой борьбы.

И, наконец, мы хотим в этом письме не только от нашего имени, но и от имени наших семей, жен и детей обратиться к тебе, дорогой Лазарь Моисеевич, с большой просьбой. Переименование дороги в Сталинскую — столь великое событие в истории дороги и в нашей собственной жизни, что мы хотели бы его вместе с рабочими, колхозниками и всеми трудящимися Днепротетровщины и других областей, через которую проходит дорога хорошо отразить. И хотя в сердце каждого из нас сейчас большая радость от переименования, мы не можем, однако, немедленно организовать широкое празднование переименования дороги, так как сейчас все силы надо сосредоточить на обеспечении четкой и бесперебойной работы дороги в условиях зимы. Сейчас мы на предоставление нам почетного права носить имя великого Сталина хотим в первую очередь ответить и уже отвечаем крепкими большевистскими делами, показывая, как надо в условиях железнодорожного транспорта работать по сталински. Для этого мы организовали широкое социалистическое соревнование рабочих, ИТР и служащих дороги, социалистическое соревнование между станциями, депо, от делениями эксплуатации, вагоными и строительными участками и дистанциями пути, наметив весной подвести первые итоги этого соревнования. Весной же мы хотим организовать подлинное народное празднование переименования дороги, сделав его одновременно праздником новых побед Сталинской дороги.

И вот мы и наши семьи горячо просим тебя, дорогой Лазарь Моисеевич, весной приехать к нам на дорогу и вместе с нами отпраздновать ее переименование в Сталинскую. Мы обещаем, Лазарь Моисеевич, встретить этот праздник и твой приезд десятисоточной ежесуточной погрузкой и рапортом о первых серьезных успехах по выполнению задач, поставленных перед нами в твоим приказе в связи с переименованием дороги.

Прими тебе горячий и сердечный привет, дорогой Лазарь Моисеевич! Под твоим непосредственным руководством мы добились «Екатерины», завоевали почетное право называться именем великого и родного Сталина. Под твоим же руководством мы одолаем Сталинскую дорогу образцово магистралью Советского союза.

Да здравствует организатор большевистских побед на железнодорожном транспорте, наш железный нарком Лазарь Моисеевич Каганович!

Да здравствует великий вождь трудящихся масс всего мира, наш родной и любимый товарищ Сталин!

Рабочие, инженерно-технический персонал и служащие Сталинской железной дороги
(всего сто тысяч подписей).

3 «За большевистский транспорт»

Дорогой Лазарь Моисеевич!

С глубоким волнением каждый из нас, комсомольцев Томской, прочел вашу телеграмму. Радостью наполнились наши сердца, когда мы узнали, что вы, любимый нарком, соратник великого СТАЛИНА, столько внимания уделяющий молодежи, ленинскому комсомолу, так горячо поддерживали наше движение комсомольских группировок. Значит, наши лучшие группировки подняли хорошее дело. Значит, дело, начатое Костей Воронцовым — групповым цеха автоматчиков Новосибирского вагонного участка — в борьбе за выполнение вашего приказа, заслуживает того, чтобы быть перенесенным во все звенья комсомольских организаций.

В день получения вашей телеграммы, мы, комсомольские работники, собрались в политотделе дороги, вместе с руководителями краевой комсомольской организации и политотдела, обсуждали, что надо сделать, чтобы превратить все комсомольские группы в воронцовские.

Ваша телеграмма, ЛАЗАРЬ МОИСЕЕВИЧ, согрела, подняла нас, влила в нас бодрость, уверенность. Организованные политотделом дороги, воронцовцы множат, рад. Вам привет-

ствие и письмо лучших группировок являются нашей программой по воспитанию молодежи, по вовлечению комсомольцев и всей молодежи в стахановское движение.

Выполнить поставленную вами перед молодыми рабочими, перед комсомольцами Томской задачу — рапортовать десятому съезду комсомола, ЦК партии, нашему любимому товарищу Сталину о выполнении Томской дорогой

плана погрузки и перевозок, — дело честности всех комсомольских групп, всей молодежи дороги.

Ваше приветствие веселят в нас лучшая уверенность, что воронцовское движение, начатое на транспорте, движение за создание боеготовых, горящих огнем, энтузиазмом, преодолевающих везде, всегда все трудности, комсомольских групп станет движением всего ленинского комсомола.

КОМСОМОЛЬСКИЕ РАБОТНИКИ ТОМСКОЙ:

ВОРОНЦОВ — автоматчик стахановец, АНДРЕЙКО — машинист Барнаульского депо, НАЗАРОВ — машинист, ЗАЛДИНДЕР — студентка Новосибирского института инженеров транспорта, АНИЩЕНКО (депо Тайга), ГАЗИНСКИЙ (депо Белово), ПОЛИПОВ — Новосибирская дистанция пути, ПОЛИВИН — станция Устьи, ЛОГИНОВ — станция Новосибирск, ЧИРКОВ — машинист депо Новосибирск, БАТАЛИН — депо Новосибирск, СТЕПАНОВА — летчица Тайгинского аэроклуба, ГЛАДКОВ — станция Новокузнецк — ЯНЦИНЕЦКИЙ, АНТОХИН, МАЛЬДЗИНЕВИЧ, ХЕДОРОВСКИЙ, ДОРОФЕЕВ, ПРОСВИРОВА — токарь Барнаульского паровозо-вагонно-ремонтного завода, АЛИ ПОВА — стрелочница ст. Чулымская, ПОНИТКИН — ст. Толучин, КАЛИНИНА — станция Юрга, МУХАРЕВ — Новосибирский институт, ШИКИН — машинист депо Болотная, МАХНЕВА — станция Устьи, МАКСИМОЧЕВА — токарь депо Промышленная, ТИШИН — слесарь депо Тонки, ТРОПИН — слесарь депо Бийск.

ПО БОЛЬШЕВИСТСКИ СРАБОТАЕМ В СТАХАНОВСКИЕ СУТКИ

25 февраля на отделении погрузить не менее 1500 вагонов

В связи с исполняющейся годовщиной назначения Лазаря Моисеевича Нагановича Народным Комиссаром Путей Сообщения, 25 февраля на Томской дороге проводится стахановские сутки.

Начальником дороги т. Мирносый и начальником подора т. Ваньяном перед железнодорожниками Томской поставлена боевая задача — в стахановские сутки погрузить на дороге 7.300 вагонов.

Тайгинское отделение работает преступно плохо. 19 февраля по вине Тайгинского отделения было сорвано выполнение дорогой государственного плана погрузки. В этот день было погружено только 4.097 вагонов, при задании погрузить 4.650 ваг. Дорожная газета „Железнодорожник Кузбасса“ совершенно правильно указывает:

„Второе отделение сорвало погрузку 160 вагонов угля. Почему? В начале суток все копейские станции Анжеро-Судженского района не были обеспечены порожняком, хотя отделение имело его в большом избытке. Из за возмутительной регулировки порожняком старшего диспетчера Чурилова, при попустительстве Оборотова и Гусева, порожняк был подведен во второй половине суток и на копи не попал.“

Такая преступная практика не может быть дальше терпима. Руководством дороги сделано серьезнейшее предупреждение командно-политическим работникам Тайгинского отделения и в первую очередь т. Оборотову и т. Гусеву.

Железнодорожники Тайгинского отделения должны готовиться по большевистски сработать в стахановские сутки.

„Все возможности победы имеются у нас сейчас. Мы можем не только выполнить, но и перевыполнить февральский государственный план погрузки. Мы можем и должны доложить первого марта нашему железнодорожному народному комиссару, что Томская дорога выполнила февральский государственный план погрузки.“

Каждые сутки должна расти погрузка, в первую очередь угля, на отделении и дороге. Надо добиться использования полной мощности паровозов, иметь оборот паровозов не выше заданной нормы. Нужно без задержек, точно по графику двигать поезда, сократить до минимума простой вагонов под грузовыми и коммерческими операциями.

Наступил день, которого ждали с самого прихода в армию, к которому готовились молодые бойцы отделения комсомолец Михаил Лебедев. Днем 30 января молодые пограничники должны были перед лицом своих товарищей по отряду принести торжественную присягу, какую дает каждый красноармеец, сын трудового народа, призванный в армию и усвоивший первые необходимые знания по службе. Отделение готовилось к этому торжественному обещанию, как к великому событию.

Лебедеву было понятно это радостное, приподнятое настроение его бойцов. Сегодня на заставе они были именниками. Командир видел, с какой тщательностью бойцы читали гимнастерки, обувь, оружие, прищипывали новенькие зеленые петлицы к воротникам и заправляли ремни. Он и сам, вместе со своими бойцами, был проникнут торжественностью дня и переживал одинаково с ними подъем.

Вероятно, командиру вспомнился тот памятный час, когда он сам, молодой красноармеец-пограничник, стоял, держа оружие на изготовку, и повторял великие слова клятвы — верно служить своей стране и народу.

Не так уж давно комсомолец Лебедев, шофер Крашневской МТС, пришел из Западной Сибири бойцом на заставу, где в сечах между седыми от

мороза кустарниками, в окружении притаившихся сопос, протекала граница двух миров. И вот Лебедев — уже командир отделения. Ему знаком уже каждый куст, каждый бугорок и ложбинка. С любовью брата и настойчивой требовательностью начальника он обучает молодых привычек нелегкому делу службы на границе.

Настроения каждого бойца перед присягой близки и понятны командиру. Вот слегка озабоченное лицо Анатолия Чепуштанова, бывшего уральского слесаря. Возмущается Дудин, всегда стремительный в спорах задушевных беседах с товарищами. Вот они все: агитатор комсомольской организации Золдин, Тербель, Камышев и др. Все ждут. Скоро должен быть сигнал построиться к торжественной присяге.

Между тем граница жила своей обычной жизнью. С точностью часового механизма, сменяясь, проходили с постою наряды. Свободные от караула бойцы отдыхали, читали газеты, писали письма, записки. Был послеобеденный час. Недавно на заставу через полотно пришло сообщение о предложении товарищей по оружию на далекой западной границе организовать почтовую вахту в день открытия X сессии Комсомода. Оно обсужда-

лось в группах бойцов, а теперь о нем снова и снова говорили.

Вдруг где-то раздались выстрелы. Здесь всегда готовы к таким неожиданностям. Поэтому едва услышав отзвучать команда прибежавшего помполита: „В ружье!“, как отделение уже выводило оседланными коней и находило зарпаян оружие, скакало на выстрелы.

Боец Анатолий Чепуштан прибыл с товарищами на выручку. Большая группа нарушителей держала забор на 1 1/2 — 2 километра в глубь советской земли. Еще по дороге к месту, откуда гремели выстрелы, Чепуштану были видны следы вторжения наметчиков. Конки топтали отрезанные гильзы. Оставив вместе со всем отделением коней под прикрытием, Чепуштан занял место в группе бойцов, которыми командовал начальник заставы Агеев и его помощник Машин. С оепки „Пионер“ ясно виднелись колонны нарушителей, далеко перешагнувших границу и обстреливавших наряд из четырех пограничников. Отделение приблизилось к помощи этим товарищам и залегло. Над головами Чепуштана часто звизгивали пули. Свинцовые струи, словно бритвы, срезали впереди ветви кустарника и, зарываясь в мерзлую землю, обдавали лица бойцов ледяными брызгами.

— Лебедев! — отдала команду. Вдруг в голову мелькнула мысль, что бойцы — ведь молодые. Он вспомнил на миг, как еще час тому назад каждый изволованно готовился к присяге. Выстрел перевалившийся на бок, он повернулся на затвердевшем снегу и стал всматриваться в лицо каждого. Командир невольно приподнялся на локте, чтобы еще лучше разглядеть своих питомцев. Он увидел, как уверенно, тщательно выбирая цель, был каждый боец, и как от этих ровных ответов на хаотический, частый огонь напавших возникла, как в картине „Чапаев“, все юный и новый урон в рядах нарушителей. Бойцы почувствовали на себе теплый взгляд старшего товарища, и двое одновременно крикнули, заглушая хлопки выстрелов и целканье затворов, одно лишь слово:

— Присяга!

— Боевое крещение! — улыбаясь сказал командир.

Это был час, когда отделение должно было зачитать слова торжественной присяги.

Но вот надетчики с возгласами кинулись вперед. Перестрелка усилилась. Комсомолец Дудин, раненый, с окровавленной рукой, продолжал стрелять. Ему говорят:

— Уйдите в укрытие, перевяжите рану!

— Чепуштан! — отвечает Дудин. Ранена вторая рука. Но неважно к врагу жмет больше, нежели обе руки. Дудин не хочет оставить огневую линию. Только третье ранение в лопатку заставляет его выпустить винтовку из рук.

Вдруг Чепуштан почувствовал укол в ногу. Он сразу не обратил на это внимания, но в перебежку уже нельзя было поднимать ступню. Она была словно наполнена горячими опилками металла.

— Идите на перевязку! — приказал командир отделения.

Только тогда Чепуштан оглянулся кругом. Он заметил, что старший начальник, расстреляв патроны из револьвера, ищет глазами винтовку. Чепуштан поплз к нему, неся свое оружие.

...Когда уже стемнело и нарушители границы были отогнаны от советской земли, командир отделения Лебедев был задет шальной пулей. Он перетянул место выше раненым с себя ремнем и, передав руководство отделением другому, стал передвигаться к перевязочному пункту. Было нежелательно двигаться по бурной почве и через колючие кустарники. Но вот, находясь еще на линии огня, он увидел раскинувшегося на земле бойца Фомина. Фомина был ранен, но мог шевель-

Молодежь на самолет!

Тайгинский аэроклуб железнодорожников существует третий год. За этот период проведена большая учебная и массовая работа среди железнодорожников крупных узлов Тайгинского отделения. 46 человек молодых людей, ударников производства, овладели (без отрыва от производства техникой) вождения самолета с оценкой на „хорошо“ и „отлично“, получили звание пилотов. 17 пилотов, как лучшие ударники учебной и производственной работы, награждены Политуправлением НКПС значками „Ударника сталинского призыва“.

43 человека членов аэроклуба, из них одна девушка, совершили от одного до пяти прыжков с самолета на парашюте.

46 человек овладели управлением безмоторной машины — планером.

250 школьников, детей железнодорожников, занимаются в кружках юных авиостроителей, строят модели самолетов и планеров.

1228 человек лучших ударников производства получили „воздушное крещение“ на наших самолетах.

Аэроклубом проведено 34 агитпелета по Тайгинскому, Болотинскому, Боготольскому районам и крупным узлам Тайгинского отделения. На аэродромах в Тайге, Боготол и Болотной проведено 17 авиамассовок, с участием от 3 до 4 тысяч человек.

Обслужена 51 экскурсия рабочих, колхозников, пионеров и комсостава транспорта, интересующихся устройством и работой самолета.

Наш аэроклуб, имеющий тысячи часов полета самолетов, не имеет ни одного случая аварии и катастрофы.

За образцовую работу в соревновании аэроклубов Западной Сибири — Тайгинский аэроклуб получил Красное переходящее знамя Крайнеполкома.

В ознаменование открытия Краевой конференции комсомола и подготовки к дню Красной Армии, пилоты — стахановцы — производством прошли на лыжах от

Тайги до Новосибирска в 33 холодных часа, провели беседы на путевых будках, полуказармах, развешивая о Красной Армии и проверяя как железнодорожники выполняют приказ Лазаря Моисеевича Нагановича „Об улучшении работы Томской дороги“.

Аэроклуб провел большую работу в деле воспитания нового человека. Вот, пример. Слесарю будки осмотра т. Пантелеву сейчас 19 лет. В январе прошлого года пришел он в аэроклуб. Был не смелым, не развитым человеком. Шли дни, месяца, прошел год и Пантелев стал другим человеком. Машина воздуха выкала в нем смелость в действиях, сделала развитым и подвижным пилотом. Кончил программу занятий Пантелев на „хорошо“, стал стахановцем на производстве.

Девушка авиотехник — Оля Степанова, Богданов Дмитрий не только кончили программу учебной пилотов, но в трудных пригородных условиях бесстрашно бросались вниз с высоты 300 метров на парашюте.

Таких скромных на вид, но смелых и отважных ребят аэроклуб имеет десятки.

Чтобы обеспечить каждый полет, каждый прыжок с парашютом, нужно было много положить труда инструктору — летчику, технику и начальнику учебнолетной части т. Славгородскому.

18-ю годовщину Красной армии аэроклуб встречает развернутым стахановским движением.

Готовятся новые приборы для земной подготовки, что увеличит продолжительность работы моторов, экономит горючее, во много раз улучшит качество подготовки каждого курсанта.

23-го февраля рабочие Боготольского узла открывают филиал Тайгинского аэроклуба. 12 молодых энтузиастов приступят к овладению сложнейшей техникой авиации.

Нашим юным авиаторам готовят в клубе имени Ленина выставку своих достижений в

строительстве моделей самолетов, планеров и парашютов.

Новые люди заполнили классы аэроклуба. Учеты, планеристы, юные авиомоделисты пришли изучать авиацию от тисов, с паровоза и школьной скамьи. Они влились свежую струю в работу аэроклуба. Задача всего коллектива работников аэроклуба — воспитать из этих людей беззаветно преданных делу партии бойцов, готовых в любую минуту сесть за штурвал самолета и нанести смертельный удар тому, кто попытается напасть на нашу любимую родину.

Начальник Тайгинского аэроклуба Воробьев

МЕНЯ ВОСПИТАЛА КРАСНАЯ АРМИЯ

После смерти родителей, в 1919 году Базинским Райкомом комсомола я был устроен в детдом. В 1924 году из детдома меня передали в воспитанники РККА. Здесь я окончил школу мотористов, потом курсы техников. Я не имел достаточного образования, учеба проходила с большими трудностями. Таких как я было 4 человека. К нам прикрепляли преподавателей, привили интерес к учебе, и каждый из нас стремился оправдать доверие командования.

С 1929 года я перешел на самостоятельную работу авиотехником Н-ской авиачасты в г. Оренбурге.

Свои знания я подкреплял опытом работ старших командиров. В 1932 году перешел на работу по своей специальности в Краевую авиашколу Осоавиахима.

В Тайгинский аэроклуб, с начала его организации, меня командировали для работы старшим техником. Кроме голых слов, неуместного помещения под кассу, у нас не было никаких экспонатов, никаких учебных пособий. Первые занятия с учениками пришлось заполнить только лекциями. Мы опирались на энтузиазм молодежи, ее стремление освоить технику летного дела. Я сам люблю работу в авиации, такую же любовь к самолету старался привить каждому курсанту аэроклуба. Все курсанты нашего аэроклуба теоретические занятия усвоили на оценку „хорошо“ и „отлично“.

Теоретически грамотным курсантам я доверял самостоятельную работу с моторами, самолетами, следил за их действиями, указывал на ошибки. Научил каждого ученика как нужно правильно эксплуатировать материальную часть. Это обеспечило нашему аэроклубу безаварийную работу.

Наша самолеты и моторы до капитального ремонта вылетали в 2 — 2,5 раза. Срок службы материальной части самолетов мы удлинляли хорошим уходом и наблюдением за ней.

Красная армия научила меня как нужно организовывать работу.

18 годовщину РККА наш аэроклуб встречает хорошо обученными кадрами пилотов и безаварийной работой.

Старший авиотехник Тайгинского аэроклуба А. Белов.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО.

— В ДЕНЬ ПРИСЯГИ —

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx

xxx