

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

Газета политехника 2-го эксплуатационного отделения Томской ж.д. дор.

№ 35 (466)

ВТОРНИК

31
марта

1936 г.



„Лучшие люди железнодорожного транспорта сейчас работают с удвоенной, с утроенной энергией, не щадя своего времени, не щадя своих сил, не щадя своего здоровья. И я могу сказать, что мы будем драться за то чтобы... наш транспорт вывести на еще более широкую дорогу и чтобы... не только выполнить обещание, данное вондю нашей партии товарищу Сталину—давать среднесуточную погрузку 80 тыс. вагонов, но, если вондю партии, Центральный комитет, правительство дадут нам новое задание, быть готовыми с честью встретить и выполнить это новое задание“.

Л. М. КАГАНОВИЧ.

ПОБЕДНО ПРОВЕДЕМ БОЛЬШЕВИСТСКУЮ ВЕСНУ

КО ВСЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Веселая стахановская декада железнодорожников, начатая по инициативе стахановцев Забайкальской, подходит к концу. Можно сказать без похвалы, что для весны 1936 года на транспорте положено неплохое начало. Но начало — это далеко еще не все дело. Наш великий учитель и вондю товарищ Сталин и наш любимый нарком товарищ Каганович учат нас, что хорошее начало надо закрепить и потом, не отступая ни на шаг, двигаться дальше.

Потому мы у себя, в паровозном депо Улан-Удэ Забайкальской дороги, где недавно побывал наш нарком, решили на оставшиеся дни марта и апрель принять более высокое производственное задание, чем перед декадой. В дни декады мы увеличили среднесуточный пробег с 220 км. до 279, а после декады мы можем и обязаны давать значительно больше 300 км. в сутки. Лучшие наши машинисты-кровоососцы тт. Лазаренко и Исаков доказали на практике, что можно давать 600, 600 и 700 км. пробега в сутки. Стахановская декада подала, что у нас есть огромные неиспользованные резервы. Всем известна наш Горхонский перевал с 18-тысячным уклоном в нечетную сторону. Этим перевалом попоном веков пугали машинистов, товарный поезд спускается здесь только с двойной тягой. И вот в седьмой день стахановской декады наши машинисты-кровоососцы ликвидировали еще одну теорию предела: они провели поезд через перевал одной тягой и добились хороших показателей. Машинист Волынец в дни декады водил на нашем участке товарные поезда весом в 1200 тонн пассажирским паровозом Су, весовая норма которого 650 тонн.

Поднялись у нас за декаду новые люди. Векшин — токарь-бандажник — был незаметным человеком, теперь он стал стахановцем и выполняет норму на 400 проц. Машинист Киселев говорил: „На своей машине больше 25 км в час дать не могу“, — а теперь дает 40 и говорит — мало. Токарь Набокин в стахановские дни рационализировал работу своего станка и стал обрабатывать по две стружки одновременно. Таких людей у нас немало.

Сейчас задача заключается в том, чтобы полностью использовать все имеющиеся у нас возможности и в то же время неустанно искать новые резервы, поднимать новых людей. Даем слово стахановцев — партийных и непартийных большевиков, что эту задачу мы будем выполнять по большевистски, будем глубоко изучать технику, разберем в депо широкую сеть кружков, создадим хорошую техническую библиотеку.

Месяц с небольшим остался до праздника большевистской весны — 1 мая. В этот радостный день железнодорожники должны рапортовать любимому Сталину и его боевому соратнику железнодорожному транспорту тов. Л. М. Кагановичу о своих успехах. Но право рапорта должно принадлежать только тем предприятиям транспорта, которые после стахановской декады и до 1 мая не только закрепят достигнутые успехи, но будут продолжать уверенно двигаться вперед, продолжать большевистскую борьбу за резервы, образцово организуют техническую учебу, поднимут новых людей. У себя в депо мы объявляем сейчас соревнование на право подписать первомайский рапорт. Только лучшим людям депо не застывшим на месте, а изучающим технику, двигающимся вперед, будет дано это право.

1 мая мы встретим не только производственными победами, но и ростом культуры, образцовым бытовым обслуживанием рабочих, хорошей постановкой партийно-массовой работы. Наши лучшие пропагандисты будут рапортовать Лазарю Моисеевичу образцами партийного, большевистского воспитания людей. Наши руководители кружков будут рапортовать образцово организованной технической учебой, наши клубные работники — расцветом самодеятельности, высокой культурой в нашем прекрасном узлом железнодорожном клубе. Мы будем рапортовать освоением стахановских норм и нового технологического процесса, идеальной чистотой в депо и на каждом паровозе. Сейчас у нас в депо чети-

ре стахановских цеха. К 1 мая все наше депо будет стахановским.

Лазарь Моисеевич нас поднимал, воодушевлял, сплотил. Ему мы обязаны радостью первых успехов, и мы хотим, чтобы в светлый первомайский праздник, праздник большевистской весны народный комиссар радовался, глядя на наших людей и на наши дела. Мы любим свою дорогу, свой край. Перед нашим большевистским напором отступили суровые морозы забайкальской зимы. Зима у нас на дороге была горячей. Наступает весна — она будет победой.

Стахановцы-кровоососцы депо Улан-Удэ Забайкальской дороги:

Машинист-орденоносец Калинин, машинист Степанов, машинист Лазаренко, слесарь Щеголов, машинист Исаков, машинист Березин, слесарь Поздников, машинист Гавриш, помощник машиниста Анисимин, бригадир Родионов, слесари: Ларионов, Григорьев, Панов, Судин, Ираха, Дуанинг, Манаров, Демидов, Овчинников, Колесников, Федотов, машинист Иванов, слесари: Сергей Гердеев, Чувпуртов, Ермилин, Золотовский, мастер депо Миннов, бригадир-автоматчик Лаптев, слесарь Казанов, котельщик Самус, слесарь Сергудав, мастер котельного цеха Иванов, фрезеровщик Домбровский, инструментальщик Балыганов, токарь Будников, слесари: Адамовский, Дробышевский, кузнец Сухоминов, токарь Горшков, плотник Белый, кузнецы: Евдокимов, Сухорунов, инструментальщик Юринов, кузнец Танцулин, мастер подсобного цеха Дудин, кузнец Бузлаев, машинисты: Ночуров, Юрьев и другие.

Начальник депо Буренин, парторг Изотов, председатель месткома Павин.

Работать стали лучше

Мы паровозники ст. Анжерская за последнее время стали работать значительно лучше. Несмотря на перебои, техническое состояние паровоза № 5225 вполне удовлетворительное. Помощники машинистов тт. Ливинский и Минор содержат паровоз в чистоте.

Бригада машиниста т. Магда за 96 часов работы имеет 65, 47 проц. выработ

ки, бригада машиниста тов. Филандышева за это же время имеет 61,90 проц. выработки, бригада машиниста т. Клычкова имеет 72,91 проц. выработки.

Работаем без аварий и в полном контакте с составительскими бригадами и стрелочниками.

Старший машинист Магда

Борисов показывает образцы в работе

Составитель поездов ст. Болотная Борисов ведет энергичную борьбу за быстрое продвижение местного груза.

За каждую смену он в среднем формирует 4 состава. На каждый поезд затрачивает не более 30 минут, вместо установленной нормы 1 час 30 минут.

Ш.

Равняться по работе товарища Носкова

Главный кондуктор Тайгинского резерва т. Носков 26 марта на ст. Тайга принял поезд № 812 за 20 минут, при норме 50 минут.

Пример быстрого приема поездов у тов. Носкова не первый. По работе Носкова надо равняться всем кондукторам Тайгинского резерва.

Пучков.

Закрепить успехи, двигаться вперед!

Как боевой этап, знаменующий полосу нового органического подъема транспорта, наш победный завершение большевистской зимы, наш призыв влет на всех участках работы прошла стахановская декада на железных дорогах. Систематически перевыполнялось стахановское задание. На чаше весов первый день декады по грузовой 95.901 вагонов, железнодорожники последний день декады ознакомились еще более высокой цифрой — 98.502 вагонов — и добились среднесуточной погрузки в 93.950 вагонов. Резко улучшены начальные показатели — среднесуточный пробег паровоза доведен до 251,1 км, оборот вагонов ускорен до 6,17 суток. Каждый день декады, усоря ритм железнодорожного хозяйства, наносил удар по предельщикам, сплывал бойцов транспорта, рождая новых героев и героинь труда — тысячи новых передовиков, примкнули и славными рядами стахановцев — кровоососцев транспорта, целые участки, смены, станции, депо, дистанции стали стахановскими.

Стахановская декада прошла успешно потому, что все люди транспорта — и паровозники, и эксплуатационники, и связисты, и путевцы, и шахтеры, и строители, и лесники — были воодушевлены и подняты в борьбе ясными целями, конкретными задачами, поставленными любимыми народом товарищем Л. М. Кагановичем в его указаниях о проведении декады.

Но „успех стахановской декады“, — предупреждал народный комиссар, — будет определяться не только высоким уровнем погрузки и быстрым

продвижением поездов, но и созданием условий, необходимых для прочного закрепления достигнутых результатов и для дальнейшего движения вперед, с тем, чтобы успешно завершить большевистскую зиму на транспорте и войти в весеннюю работу на более высоком уровне нашей погрузки, так и качество товарных и пассажирских перевозок. Дни после декады должны быть такими же боевыми, как и дни декады.

Инициаторы декады — стахановцы и командиры Забайкальской, добившиеся исключительных успехов, уже начали большую работу по закреплению достигнутых успехов. В своем письме к железнодорожникам Советского союза, опубликованном в прошлом номере „Гудка“, паровозники депо Улан-Удэ Забайкальской пишут: Наш великий учитель и вондю товарищ Сталин и наш любимый нарком товарищ Каганович учат нас, что хорошее начало надо закрепить и потом, не отступая ни на шаг, двигаться дальше. Поэтому уланудэцы взяли на себя ряд обязательств, чтобы завоевать право и 1 мая рапортовать товарищу Сталину и товарищу Кагановичу, что результаты стахановской декады закреплены, что завоеваны новые успехи.

Поддерживая этот призыв забайкальцев, мы поддержали призыв забайкальцев начать декаду! Закрепим успехи и будем дальше по-революционному, сокрушая врагов предельщиков, бороться за подьем железнодорожного транспорта на новую ступень.

(Из передовой „Гудки“).

НЕМЕДЛЕННО СУДИТЬ АВАРИЙЩИКА И ОЧКОВТИРАТЕЛЯ ПОКАСОВА

Начальник ст. Анжерская Покасов 30 марта, грубейшим образом нарушив правила технической эксплуатации, вступил в оперативное командование движением поездов. Когда дежурный по станции Омелянович пошел отправлять маршрутный поезд с седьмой пути, Покасов дал отправление курьерскому поезду № 1. Оба поезда двинулись одновременно. Невнятная катастрофа была предотвращена машинистами товарных поездов тт. Пироговым и Рандиным, которые дали сигнал остановки.

Свой преступный поступок

Покасов пытался скрыть. Несмотря на настоятельные требования главных кондукторов Тайгинского резерва тт. Дивавина и Злодева Покасов отказался оформить акт о предотвращенной катастрофе. В тот же день Покасов сообщил руководителю отделения очковтирательские сведения о разгрузке, показав в отчетности неразгруженные вагоны — загрузочными.

Злостный аварийщик и очковтиратель Покасов немедленно должен быть отстранен с работы и отдан под суд.

АНДРЕЕВ СРЫВАЕТ ПРОДВИЖЕНИЕ ПЕЗДОВ

29 марта, главный кондуктор Тайгинского резерва тов. Осирно был вызван к приему поезда № 870, с 20 пути.

При проверке состава т. Осирно обнаружил ряд вагонов с браком. Ехать с этим поездом, пока не отцепят бракованные вагоны, он отказался. Тогда дежурный по станции Андреев вызвал другого главного кондуктора т. Двоенок, заверив его, что бракованные вагоны отцеплены, нужно скорее отправляться.

На самом же деле забракованные вагоны из состава отцеплены не были и тов. Двоенок ехать с этим поездом тоже отказался. Поезд был отменен.

Срыв отправления поезда Андреевым был оформлен по причине медленного приема поезда кондукторской бригадой.

Этот наглый факт очковтирательства со стороны Андреева не должен пройти безнаказанно.

Мокринов.

ВЧЕРА ОТДЕЛЕНИЕ СРАБОТАЛО БЕЗОБРАЗНО

Погрузка угля сорвана. При задании 650 вагонов погрузено 485. На В.О.Б. ж.п. печивские вагоны подвода четных поездов а только 18. Вывозники по-

зорной сдачи — диспетчеры Лебедев и Артюхов, не обеспечившие своевременного подвода четных поездов а Чернореченскую,

НАКАНУНЕ ОБМЕНА ПАРТИЙНЫХ ДОКУМЕНТОВ

В парторганизации ст. Болотная нет борьбы за качество партучебы

Успех борьбы за качество партийного просвещения зависит в большей степени от правильного укомплектования партийных школ.

Парторганизация ст. Болотная состоит из 22 членов и кандидатов партии. Политический уровень их разнороден. При парторганизации существует единственный кружок по изучению истории ВКП(б). В этот кружок без учета знаний зачислены все члены и кандидаты партии. Хорошо политически грамотный коммунист тов. Глухов учится вместе с малограмотным коммунистом т. Мленниным. Для первого из них программа кружка слишком элементарна, для второго очень трудна.

Работа кружка не приспособлена к условиям экологической адаптации, (сменное дежурство) коммунисты, работающие в день учебы, пропускают прорабатываемую тему, на следующий день консультируются или дополнительно заняты не проводят.

Качество работы пропагандистов слабое. За последние три месяца сменилось

три пропагандиста. Что можно сказать про пропагандиста Галкина, который дает такие "разъяснения" по уставу партии: "Первичные организации создаются при наличии десяти членов партии". Политотделы создаются для того, чтобы парторганизация стояла ближе к производству и т.д.

Для каждого коммуниста, хотя бы раз прочитавшего устав партии, вполне ясно неадекватность этих "разъяснений". Дисциплина слушателей кружка крайне низкая. В январе месяце посещаемость занятий составляла в среднем 65 проц., в феврале 70 проц. и в марте 68 проц.

"Разве это учеба", с горечью жалуется член партии тов. Швырев. Слушатель кружка Мленнин на партийном собрании заявил, что "Декабрьский Пленум ЦК ВКП(б) обсуждал два вопроса: о построении социализма и безклассовом обществе". Такая вопиющая политическая безграмотность коммунистов — тяжелое обвинение всей партийной организации и прежде всего парткому. Шенуров.

Парторг Сальников покрывает саботажника

7 марта дорожный мастер 5 околотка Болотнинской дистанции пути саботажник Бернатович вида исключительного трудное положение создавшееся на станции Юрга-1, закрыл для приема поездов пятый станционный путь, под предлогом смены рельсов.

В течение 10 ч. саботажник Бернатович ничего не сделал на этом пути и снова открыл прием поездов на пятый путь. Саботажник Бернатович своими антигосударственными действиями сорвал продвижение нескольких поездов. Возмездие всего, что до 26 марта факт саботажнических действий Бернатовича

нигде не обсуждался. 26 марта рабочие стачковники на общем собрании поставили вопрос о саботажнике Бернатовиче, потребовали снятия его с работы и привлечения к ответственности за саботаж указаний Наркома. О действиях Бернатовича знал парторг дистанции Сальников. 26 марта он, как партийный руководитель, присутствуя на рабочем собрании, даже не вступил, не дав своей оценки действиям Бернатовича.

По существу он взял под свое покровительство саботажника Бернатовича и он до сих пор остался безнаказанным. Пленин.

ОЧКОВТИРАТЕЛИ И АВАРИЙЩИКИ ИЗ АЧИНСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ

28 марта на 572 километре (Ачинская дистанция пути, начальник Мицкович) произошло тяжелое крушение пассажирского поезда. Причина крушения — излом рельса. Произведенным расследованием установлено крайне запущенное состояние пути, угрожающее безопасности движения поездов. Уширение пути доходит до 12 мм, расстояние между шпалами составляет 93 см. вместо требуемых 75 см.

На околотке, где произошло крушение, (дорожный мастер Моисеенко) имеются выплески и толчки, оставшиеся неисправленными с осени прошлого года.

Начальник дистанции пути Мицкович, вместо того, чтобы вскрыть саботажников приказа Наркома, встав на путь очковтирательства, давал руководству дороги рапорты об образцовом ремонте путей на дистанции. Сам Мицкович, вопреки приказу Наркома не проверял состояние пути. Старший дорожный мастер Малишнев за день до крушения осматривал путь на 572 км. Заметив недостатки в пути, он не принял сразу мер к их исправлению.

НОВАЯ ЯПОНСКАЯ ПРОВОКАЦИЯ

25 марта японский вооруженный отряд из семи человек перешел нашу границу с маньчжурской стороны в районе Хунчуня (недалеко от стыка советской, маньчжурской и корейской границ). Вторгшись в глубь нашей территории на расстояние 250 метров от границы и заметив наш пограничный наряд, находившийся на расстоянии 300 метров от границы, японцы открыли огонь по нашим пограничникам. Наш наряд в составе 5 пограничников, под командой красноармейца Охранено, ответил на огонь японцев. В результате возникшей перестрелки, продолжавшейся около полудня, японцы были вынуждены, отстреливаясь, уйти обратно за границу в направлении города Хунчуня, оставив на нашей территории 2-х убитых японцев, из которых один окан-

дился офицером, а другой рядовым солдатом.

В тот же день отряд японцев численностью 60 человек с ручными и станковыми пулеметами вновь перешел границу в том же районе около пограничного знака 3 и, продвигнувшись вперед на 250 метров, расположился на находившейся в этом месте безмятежной высоте. Замаасировались на этой высоте, японцы открыли ручной-пулеметный огонь по нашим пограничникам, а также по далее расположенному помещению нашей заставы.

В результате энергичных мер, принятых нашими пограничниками, вторгшиеся японские солдаты были к вечеру отброшены через границу на маньчжурскую территорию.

Имеются убитые и раненые с обеих сторон.

Протест против нового нарушения советской границы

По полученным ТАСС из компетентных кругов сведениям, немедленно по получении в Москве сообщений о новом переходе японских отрядов через советскую границу у Хунчуня, полпреду СССР в Токио т. Юреневу было поручено заявить японскому правитель-

ству протест, потребовав строгого расследования действий японских военных властей, наказания виновных и оставить право за советским правительством предъявить дополнительное требование о возмещении для пострадавших.

„Обвинительный акт“ по делу Тельмана

ЖАЛОЕ ПРОИЗВЕДЕНИЕ ФАШИСТСКИХ ТЮРЕМЩИКОВ

ЛОНДОН, 25 марта (ТАСС). Парижский корреспондент „Манчестер гардиан“ пишет, что он получил из достоверного источника копию обвинительного акта по делу Тельмана. Акт занимает свыше 300 страниц на пишущей машинке.

Причиной частой отсрочки суда, пишет корреспондент, является неудовлетворенность Габбелса обвинительным актом. Габбелс считал, что обвинительный акт не представляет ценности с точки зрения пропаганды. Обвинение против Тельмана формулируется в общих фразах как „подготовка акта государственной измены“, „подпольная антифашистская пропаганда“ и т. п.

„Что же случилось, — спрашивает корреспондент, — с той массой страшных документов о коммунистическом заговоре, которую фашисты будто нашли в доме Либнехта (бывшее здание ЦК компартии Германии) после лейпцигского процесса?“

Большая часть „обвинительного акта“, — указывает далее корреспондент, составлена из цитат из газет и брошюр. Почти все свидетели обвинения являются сотрудниками фашистской тайной полиции и членами фашистских организаций. Большинство главных свидетелей защиты убито „при попытке к бегству“.

Станция Юрга-1 остается без воды

Рабочие ст. Юрга-1 вынуждены оставаться без воды в к. курсируют всего два вагона-бака, вместо восьми. Если они уйдут со ст. Таска его или Тутаевская то простанут по три дня. Диспетчеры 2 отделения помощи никакой не оказывают.

В ответ на неопубликованное письмо под заголовком „Беззаботный начальник“ нам отвечают: что начальник б/пота Кузель Вечерний со службой уволен.

Трухаченко.

По следам рабочих писем

На неопубликованную заметку, в которой сообщалось о ряде хулиганских поступков со стороны запасного агента отделения Брусенко Петра, нам сообщают, что Брусенко Петр с работы снят и отдан под суд.

„Бурданов“ нанят с Горюхиным, под таким же головком была помещена заметка в газете за 4 марта. В ответ на нее нам сообщают, что Горюхинов с работы снят и отдан под суд.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО.

РЯЗАНОВ ПРЕДОТВРАТИЛ КРУШЕНИЕ

Электромеханик Тайгинской дистанции связи РЯЗАНОВ Петр 11 марта на 244 километре (разъезд Пихтач) в 14 часов утра, времени обнаружил лопнувший рельс. В это время с близлежащей станции ЛУБАНОВУ о неисправности пути, последним были приняты меры и задержаны поезда и заменен лопнувший рельс. Крушение было предотвращено. ИВАНОВ

ВЫЧКОВ ЛЕОНИД (машинист-крейсеровец бота Тайга)

Мне часто задают машинист, особенно молодые, вопросы, как я добиваюсь безаварийной езды, какими путем при ведении поезда я обеспечиваю высокую техническую скорость, как добиваюсь высокой форсировки котла?

Вот на эти вопросы я и попытаюсь дать ответы.

Безаварийность в работе всецело зависит от самого машиниста, как подготовлен ли машинист и насколько сам подготовился к поездке. Прежде всего надо добиться, чтобы была деловая работоспособность паровозных бригад, чтобы спарщик не срывал от тебя те дефекты, которые могли получить от него, а с общей помощью исправлять их.

Возьмем, например, расписание поршневых или центровых подшипников. Если этот дефект спарщик обнаружит, то в пути может проявиться разбитие подшипников, задир шеек, паровоз выйдет из строя.

Отсюда вывод — чтобы работать без аварий, надо иметь хорошую товарищескую связь между спарщиками бригад.

Теперь я расскажу как мы работаем на своем паровозе. При приемке паровоза от спарщика, машиниста Габба Охланина, мы с ним вдвоем тщательно осматриваем машину, продуваем каждый болтик, надуваем гасечку.

КАК Я ВОЖУ ПОЕЗДА С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ

Особое внимание обращаю на работу воздушного насоса, инжекторов, песочницы, тормозных приборов, цилиндров и кулисного механизма.

Когда паровоз детально осмотрен, я знаю, что машина меня не подведет. Высокой технической скорости я добиваюсь благодаря технически исправному паровозу, зная профиль пути того участка, по которому я вожу поезд.

Высокая техническая скорость, прежде всего, зависит от форсировки котла, т. е. от способности котла готовить пар (форсировкой мы называем количество пара, получаемое с 1 кв. метра, с паровозного котла в один час).

Для того, чтобы иметь высокую форсировку надо ездить на большой влажан т. е. дать наибольший доступ пара в паровые цилиндры машины, этим мы достигнем лучшего горения в топке, чем при езде на малый влажан.

На увеличение форсировки котла многое влияет состояние самой топки. Помощник должен топить паростружку смоченным углем и ровным слоем, в топке должен быть белый огонь, т. е. при этом топливо сгорает полностью и всю свою тепловую энергию полностью отдает котлу. Не надо держать слишком толстый слой шлама на колосниках,

этим затрудняется доступ в топку воздуха, необходимого для полного сгорания топлива. Топить надо в прихлоп, чтобы как можно меньше охлаждать топку холодным воздухом. У меня все эти условия на паровозе выполняются и на некоторых перегонах мы форсировки котла добиваемся до 70-75 кг. с одного квадратного метра.

Как это изобретено, но многие машинисты до сих пор недоучитывают выгоду езды на большом влажане. Они так рассуждают, что при езде на большой влажан, можно выехать на пар, упустишь воду в котле, конечно, это в корне не верно.

При езде на малый влажан нет хорошего горения, в топке нет высокой температуры, а отсюда нет высокого перегрева пара, поступившего в цилиндры. Плохо перегретый пар больше мешает и его требуется большее количество.

При езде на большой влажан увеличивается горение в топке, поднимается температура, увеличивается перегрев пара. Пар становится более упругим, он при поступлении в цилиндры меньше мешает т. е. не теряет своего давления, а поэтому машина работает лучше.

В январе я проделал интересный опыт. На перегоне Пихтач-Анжерская я вел

поезд весом 1247 тонн на малом влажане. В результате от Пихтача до Анжерской я опоздал на 9 мин., причем помощник в топку подбрасывал 8 раз по 3-4 лопатки угля. Во вторую поездку я вел поезд весом 1262 тон. на большом влажане и на этом же перегоне нагнал с мин., причем помощник в топку подбрасывал 6 раз эти же порции угля.

Теперь я думаю всем, что нет зана выгода езды на большой влажан. Мой совет машинистам — почаще открывать „большака“ этим самым вы добьетесь высокой технической скорости.

Я РАДУЮСЬ ЗА СЫНА

(Письмо матери машиниста Лени Бычкова).

Радости моей не было конца, когда узнала, что мой сын Леонид, каждый любили Наркомом Лазарем Моисеевичем — именинник чамскими. В начале мне даже не верилось, но потом, когда Леонид принес домой газету, в которой был напечатан приказ о награждении, я поверила.

После смерти мужа, в 1920 году осталось со мной 5 человек малых ребят. Год был голодный, а жить не на что, имуществом мы никак не могли не нажить, какие были иконы променяла на хлеб, вот только

этим и выкрутил „тосподь боги“. Потом поступила работа столяжикой.

В большой нужде я воспитала своих детей, добилась, чтобы они были грамотными. Мой Леонид учился хорошо, окончил вначале 6 классов школы семилетней, а затем школу ФЗУ. Работает он с большим старанием, а поэтому и зарабатывает много.

Никогда я не думала, что буду жить так хорошо. Я радуюсь за сына, хочу чтобы он дальше учился, чтобы еще больше принес пользы для нашей родины.