

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАДАЧА ТРАНСПОРТ

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

№ 37 (468)
ПОНЕДЕЛЬНИК
6
апреля
1936 г.

„Надо добиться среднесуточной погрузки 75 тысяч—80 тысяч вагонов в день“.

(Из речи тов. Сталина на приеме работников ж.д. транспорта в Кремле 30 июля 1935 г.)

Сталинское задание грузить не менее 80000 вагонов в сутки железные дороги Советского Союза выполнили в первом квартале 1936 года.



В ЯНВАРЕ ЕЖЕСУТОЧНАЯ ПОГРУЗКА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОВЕТСКОГО СОЮЗА СОСТАВИЛА 77603 ВАГОНА И В ФЕВРАЛЕ 76361 ВАГОН, В МАРТЕ ПОГРУЗКА ДОСТИГЛА В СРЕДНЕМ В СУТКИ 86694 ВАГОНА, 114 ПРОЦЕНТОВ ПЛАНА. ТАКИМ ОБРАЗОМ В СРЕДНЕМ ЗА ПЕРВЫЙ КВАРТАЛ ЕЖЕСУТОЧНАЯ ПОГРУЗКА СОСТАВИЛА 80302 ВАГОНА, 108,5 ПРОЦ. ПЛАНА. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА УЖЕ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 1936 ГОДА, В УСЛОВИЯХ ЗИМЫ ВЫПОЛНИЛИ ОБЕЩАНИЕ, ДАННОЕ ИМИ ВОЖДЮ ПАРТИИ ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ ГРУЗИТЬ НЕ МЕНЕЕ 80000 ВАГОНОВ В СУТКИ.

Последние дни явились у железнодорожников днями высокого подъема. На многочисленных собраниях железнодорожники обсуждали итоги первого квартала, давшего в зимних условиях 80000 вагонов среднесуточной погрузки. Выполнение наказа любимого вождя партии и страны товарища Сталина выявило огромный подъем среди работников.

На собраниях железнодорожники приняли рапорт товарищу Сталину о выполнении его наказа.

Великому машинисту локомотива революции вождю народов товарищу СТАЛИНУ.

Дорогой Иосиф Виссарионович!

30 июля 1935 года в Большом Кремлевском дворце, в товарищеской беседе с командирами, политработниками и рабочими железнодорожного транспорта ты произнес исторические слова о решающем значении железнодорожного транспорта для осуществления и развития нашего советского государства. Ты назвал нашу родину великой железнодорожной державой, подчеркнул, что „Союз Советских Социалистических Республик, как государство, был бы не мыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы“.

Ты говорил о великой чести для каждого быть железнодорожником, о работниках, которые поняли значение транспорта и беззаветно работают для пользы родины. Ты говорил о том, что начиная от самых больших руководителей и кончая малыми работниками, вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы—на транспорте все велики и все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика.

В этой беседе впервые за последние годы прозвучала нам, железнодорожникам, настоящая большевистская товарищеская похвала. В этой беседе ты поставил перед нами задачу добиться погрузки не менее 80 тысяч вагонов в день. Ты говорил о необходимости поднять работу транспорта так, чтобы он был четко работающим, поправным, действующим конвейером, точным, как хороший часовой механизм. Твоя похвала и оценка нашей работы воодушевили миллионную армию железнодорожников небывалой энергией, подъемом и энтузиазмом. Твой наказ—грузить 80 тысяч вагонов в сутки—стал путеводной звездой каждого железнодорожника, стимулом воедино всех лучших бойцов и командиров транспорта.

Мы счастливы рапортовать сегодня тебе, великому машинисту локомотива революции, вождю народов нашей страны, что первая часть твоего наказа—грузить 80 тысяч вагонов в сутки—в напряженной борьбе с зимними трудностями нами выполнена.

Нас особенно радует, что мы добились выполнения твоего наказа о ежесуточной погрузке в 80 тысяч вагонов в зимние суровые месяцы первого квартала этого года. В прежние годы погрузка зимой обычно резко падала. В этом году большевики железнодорожники, партийные и непартийные, оплодотворенные борьбой за выполнение твоего наказа, руководимые железным наркомом товарищем Кагановичем, преодолели зимние трудности. В течение всей зимы из месяца в месяц погрузка нарастала, работа железных дорог улучшалась.

Стахановская декада 15-25 марта завершила большевистскую зиму. Железнодорожники добились в течение стахановской декады среднесуточной погрузки 93-950 вагонов. Последний день стахановской декады ознаменовался рекордной погрузкой 98502 вагона. Эта победа большевистской организованности ясно показала, какие огромные резервы имеет железнодорожный транспорт, когда он работает четко, организованно, по стахановски, по кризисовски.

Самое отрадное заключается в том, что победа большевистской организованности в стахановскую декаду закреплена нашей дальнейшей работой: после стахановской декады железнодорожный транспорт грузит все время больше 80 тысяч вагонов в сутки.

Мы в праве рапортовать тебе, великому руководителю нашей страны, что зима этого года была первой настоящей большевистской зимой железнодорожного транспорта.

В борьбе с трудностями выковались десятки, сотни и тысячи передовых бойцов командиров, политработников, стахановцев, показавших образцы отличной работы.

Наша победа стала возможной потому, что разбита разлагающая железнодорожников антигосударственная буржуазная теория предела, теория антисоветских людей, прикрывавших свое подлое дело лживыми рассуждениями и доказывавших, что железнодорожный транспорт, якобы, работает на пределе и что свыше 55 тысяч вагонов в сутки грузить нельзя.

Победа железнодорожного транспорта показала, какую силу имеет подлинное большевистское, сталинское руководство. Наш любимый нарком товарищ Лазарь Моисеевич Каганович сплотил железнодорожников в единую семью, борющуюся за выполнение сталинского наказа, вытащил из болота, в котором мы, железнодорожники, находились. Железнодорожники воспрянули духом, почувствовали, что в жизни полуторамиллионной армии работников транспорта наступила новая эра.

Большевистская организованность создала и выдвинула героев и героинь труда из среды работников транспорта. С каждым днем растут ряды стахановцев-кризисовцев, борющихся за дальнейший подъем работы. Всей стране известны теперь имена машинистов т. т. Кривоноса, Огнева, Омелянова, Яблонского, Бабаичева, Богданова, Байцева, Стрельнова, Иванова, диспетчера Занорно, советников Комухара и Пузанова, стрелочниц Неудачиной и Давыдовой, путеобходчицы Спиридоновой, главных кондукторов Сергеева и Ворона, бригадира Бородинина, товарища Елисеева и многих других, награжденных орденами Союза Советских Социалистических Республик. И на передовых Южных дорогах Советской страны, обслуживающих угольно-металлургическую промышленность, и на дальних дорогах Сибири и Урала каждый день к славным рядам стахановцев-кризисовцев присоединяются все новые и новые люди.

После известных всей стране т. т. Кривоноса и Огнева выдвинулись другие машинисты нашей страны, показав яркие образцы работы: Фомин и Бубликов—на Сталинской, Манаров и Меженский на—Уссурийской, Карасев и Дониин—на Донецкой, Лазаренко и Наполет—на Забайкальской, Громов и Бородавченко—на Курской; Панилин и Суслин—на Восточно-Сибирской, Обухов и Иустарников—на Казанской, Ишнов и Пашинцев—на Томской, Циляури—на Закавказской, Лыщенко и Ерьсеев—на Юго-Западной железной дороге и многие другие.

Машинисты тяжеловесники нанесли предельщикам еще один сокрушительный удар. Раньше они везли поезда от 1200 до 1800 тонн, а теперь весом в 2, 3, 5, 7 и выше тысяч тонн.

Наиболее отличились в этом деле машинисты ста-

хановцы т. т. Фомин со Сталинской ж. д., Ишнов с Томской железной дороги и Мартынов с Южно-Уральской железной дороги.

Широко развернулось начало по инициативе орденовца Огнева движение машинистов 15-ти тысячников, дающих 500 и более километров пробега паровозов в день. Машинисты 15-ти тысячники опрокинули предельческие нормы пробега паровоза между промывками. В первых рядах стахановцев-кризисовцев идут овладевшие техникой своего дела вагонники, работающие по автотормозам. Во главе их сыны ленинского комсомола: Ностя Воронцов, слесарь и комсорг автоматного цеха Новосибирского вагонного участка, Андрианов и Католиченко—стахановцы Сталинской дороги, Шакурский—стахановец дороги имени Лазаря Моисеевича Кагановича и другие.

В борьбе за точное выполнение графика выдвинулись вслед за передовым диспетчером Сталинской дороги Занорно, инициатором стахановского движения среди диспетчеров, новые люди, добившиеся значительных успехов в работе, как, например, диспетчер Веретинников на Донецкой железной дороге, диспетчер Канарский на Сталинской железной дороге, диспетчер Арташес на дороге имени Л. М. Кагановича; железнодорожные диспетчеры: Вилетникова с Западной железной дороги, Вера Соколова с Октябрьской железной дороги, Зинаида Гордиенко с Московско-Казанской железной дороги.

Путевцы Попасьянской и Изюмской дистанции пути Донецкой железной дороги нанесли в свою очередь новый удар по предельщикам. Они показали, что можно менять по несколько километров рельсов в короткий срок, при высоком качестве работы совершенно не замедляя движения поездов по расписанию. Во главе этих отличных путевиков стоят: Индюнов—бригадир Попасьянской дистанции пути, начальник дистанции пути Деденко, Левченко, парторги Карпылов и Пыринов.

Мы счастливы назвать в этом письме передовиков Восточных дорог, показавших образцы работы: на Забайкальской железной дороге машинисты Лазаренко, Наполет, Долженно, Манев, Петренко, диспетчеры—Богданов, Галин, слесари Вязигзов, Федорова, бригадир Гудзь, кондуктора Кожин, Кремнев, командиры Мешкин, Вуренин и многие другие; на дороге имени Лазаря Моисеевича Кагановича машинисты Седов, Королев, Лубнин, Соломенников, Вертячих, Пилин, диспетчеры Артюшин, Ловнов, кондуктор Салов, путеобходчица Рушачева, слесари Шанурский и Ратцева и многие другие.

Эти славные имена—только небольшая часть передовых людей, выросших в борьбе за выполнение твоего сталинского наказа.

Многие командиры, считавшиеся ранее не способными к творческой победоносной работе, сейчас заново переучились и отлично работают.

Родной наш товарищ Сталин! Успехи и победы железнодорожного транспорта, перевыполнение годового плана погрузки 1935 года, перевыполнение плана первого квартала 1936 года, выполнение твоего наказа грузить 80 тысяч вагонов в сутки нас чрезвычайно радуют.

(Окончание см. на стр. 2-й).

Окончание письма железнодорожников товарищу Сталину.

Все железнодорожники переживают сейчас большой творческий подъем. Однако, гордые своими успехами, ни на минуту не забываем о том, что выполнили только первую часть нашей клятвы, данной тебе от лица миллионов железнодорожников наркомом путей сообщения товарищем Лазарем Моисеевичем Кагановичем 30 июля 1935 года в Кремлевском дворце.

Транспорт еще не работает, как часовой механизм. Мы знаем, что надо бороться за то, чтобы по стахановски работали все станции, все депо, все дистанции пути, все составители, все стрелочники, все машинисты, все диспетчера. Высший класс вождения поездов должны по казать все машинисты; отличным должен быть весь путь, безупречно, четко, технически грамотно, культурно должны распоразжаться все командиры транспорта. Наша энергия, настойчивость, умение должны быть направлены на безаварийное, четкое, строго по графику продвижение поездов. Не должно быть ни одного выбитого из графика или отмененного поезда. Не должно быть ни одной аварии. Борьба за высокое качество работы всего транспорта, за слаженность всех частей великого железнодорожного конвейера—от Тихого океана до Черного и Балтийского морей—будет развита у нас с еще большей энергией.

Стахановская декада показала, какие огромные возможности таит в себе транспортное хозяйство.

Наша задача состоит в том, чтобы добиться выполнения второй части твоего великого наказа и обеспечить точную четкую работу всех наших железных дорог, чтобы полностью ликвидировать позорные случаи аварий и крушений.

Мы хорошо понимаем опасность головокружения от успехов. Армию железнодорожников, одержавших первую победу, надо держать в боевом напряжении, ибо перед железнодорожниками в 1936 году стоят новые, большие, трудные задачи.

Нам известно, что объем капиталовложений в 1936 году установлен для транспорта свыше 5 миллиардов рублей. По одному только путевому хозяйству транспорт получает в 1936 году в два раза больше капиталовложений, чем в прошлом году. Должно быть введено в эксплуатацию две тысячи километров вторых путей, около 600 километров электрифицированных линий и 830 километров новых железных дорог. Оборудуются электрической и механической централизацией свыше 7 тысяч стрелок, строится 15 механизированных горков.

В 1936 году техническая вооруженность нашего транспорта должна значительно повыситься.

Выполнить эти задачи строители могут лишь в том случае, если они самоотверженно, с революционным размахом и деловитостью будут осуществлять решение ЦК ВКП(б) и Совнаркома об организации строительства и удешевлении строительных работ.

Мы обещаем тебе, товарищ Сталин, превратить наши строительные организации в образцовые. Мы обещаем отличной работой завоевать право рапортовать тебе о выполнении плана, о снижении себестоимости, об овладении техникой строительства железнодорожного дела.

Теперь, когда транспорт выполнил твой наказ грузить ежедневно 30 тысяч вагонов, когда железные дороги уверенно идут в гору и технически перевооружаются, есть все возможности образцово поставить пассажирское движение.

В своей исторической речи на стахановском совещании ты сказал, что в нашей советской стране жить стало лучше, жить стало веселее. Улучшение усло-

вий жизни советского народа предвещает железнодорожникам большое требование—улучшить и расширить пассажирское движение.

Мы обещаем тебе, товарищ Сталин, что железнодорожники возьмутся за пассажирское движение с таким же энтузиазмом и с таким же подъемом, как они брались за увеличение погрузки и добьются такой организации пассажирского движения, чтобы на деле в каждой мелочи была проявлена забота, уважение и любовь к человеку.

Мы понимаем, что центральной нашей задачей в 1936 году должна быть полная ликвидация аварий и крушений. Мы клянемся тебе, товарищ Сталин, что в 1936 году ликвидируем бич транспорта—аварии и крушения.

Мы даем тебе, товарищ Сталин, слово партийных и не партийных большевиков не отступать ни перед какими трудностями, развернуть большевистскую борьбу за вскрытие и использование новых резервов на транспорте, и мы уверены, что эта борьба даст нам возможность в течение этого же года добиться увеличения среднесуточной погрузки на транспорте до 100 тысяч вагонов в сутки.

Борьба за слаженность работы всех частей железнодорожного механизма, борьба за график, как железный закон расписания поездов, борьба за перестройку всего технологического процесса работы на транспорте и за новые технические нормы даст нам возможность добиться этого увеличения погрузки и нового, еще более значительного подъема работы нашего железнодорожного транспорта.

В течение 1936 года наш железнодорожный транспорт должен превратиться в образцовый, ведущую отрасль народного хозяйства, полностью удовлетворяющую потребности нашей великой страны, достойную великой железнодорожной державы СССР.

Из слов нашего любимого наркома товарища Лазаря Моисеевича Кагановича, из его речи мы знаем, как заботишься ты, дорогой Иосиф Виссарионович, о транспорте, как повседневное даешь свои указания, как заботишься ты о каждом бойце железнодорожной армии—о машинисте, о кондукторе, стрелочнике и кочегаре, смазчике и диспетчере, путейце и связисте.

Все мы чувствуем теплоту твоих забот, и это вдохновляет нас для новых побед.

Рапортуя тебе о выполнении первой части твоего наказа, мы клянемся работать так, чтобы транспорт стал действительно ведущей, передовой, культурной отраслью народного хозяйства.

Мы заверяем тебя, что если враги нападут на нашу страну, то работники железнодорожного транспорта, сплоченные как один, по большевистски помогут четкой работой дорогой Красной армии и приложат все старания для того, чтобы обеспечить ей победу над всеми врагами нашей великой социалистической родины.

Да здравствует великий вождь народов—наш родной и близкий товарищ Сталин!

Да здравствует наш любимый нарком товарищ Каганович, уверенно ведущий нас по сталинскому пути!

Обращение обсуждено и принято на 8796 собраниях железнодорожников, на которых присутствовало свыше 800 тысяч человек.

Под обращением подписались 791015 человек железнодорожников, рабочих-стахановцев, командиров, политработников, профработников.

Награждение Правительством руководителей, политработников, рабочих и работников—стахановцев железнодорожного транспорта

Постановлением правительства за перевыполнение государственного плана железнодорожных перевозок 1935 года и первого квартала 1936 года, за достигнутые успехи в деле лучшего использования технических средств железнодорожного транспорта—руководители, политработники, рабочие и работники—стахановцы железнодорожного транспорта в количестве свыше тысячи человек награждены орденами Ленина, Трудового Красного знамени, «Знак почета».

Среди награжденных руководители, политработники и рабочие—стахановцы нашей дороги. Орденом Ленина награждены: т.т. Ваня, начальник нашей дороги; Воронцов слесарь-автоматчик Новосибирского вагонного участка; Карташов Николай Иванович—профессор ТМИИТ'а и ряд других руководителей и рабочих.

Орденом Трудового Красного знамени награждены: т.т. Андреев Сергей Александрович—начальник Новокузнецкого отделения службы эксплуатации; Барашкин Василий Леонтьевич—заместитель начальника паровозной службы и ряд других руководителей и рабочих.

Орденом «Знак почета» награждены: т.т. Катаев Петр Иванович—машинист паровозного депо Тайга, Ильин Николай Васильевич—начальник политотдела Тайгинского отделения, бывший парторг ст. Дебальцево Донецкой дороги и ст. Усаты Томской дороги; Оборотов Василий Ильич—начальник Тайгинского отделения эксплуатации и ряд других руководителей и рабочих-стахановцев.

Постановление Правительства о награждении будет помещено в следующем номере нашей газеты.

ЛУЧШЕМУ МАШИНИСТУ ТАЙГИНСКОГО ДЕПО КРИВОСОВУ ПЕТРУ ИВАНОВИЧУ КАТАЕВУ

Разделяем с тобой великую радость по случаю награждения Правительством тебя, инициатора вождения тяжеловесных поездов на нашем отделении, почетной наградой—орденом «Знак почета».

Уверены, что твое обещание довести пробег паровоза от промывки до промывки до 15 тысяч километров ты—выполнишь с честью. Вперед к новым победам. Вместе с тобой добьемся, чтобы Тайгинское депо было лучшим по сети.

Машинисты: Егоров, Бычков, Оханин, Денисов, Лузин, Чулянов, Дермоновский—тонар, Серебрянников маляр, Брюхоченко—кузнец, и др.

Руководителям Тайгинского эксплуатационного отделения—начальнику отделения Василию Ильичу Оборотову, начальнику политотдела Николаю Васильевичу Ильину

От имени стахановцев и всех работников наших станций горячо приветствуем Вас в связи с награждением Центральным Исполнительным Комитетом орденом «Знак почета».

Высокая награда наших руководителей еще больше воодушевит нас железнодорожников Тайгинского отделения на борьбу за быстрое продвижение поездов, за максимальную погрузку, работу без аварий и крушений.

Под вашим большевистским руководством будем бороться за быстрое выведение Тайгинского отделения в передовое по дороге и за то, чтобы наша Томская была лучшей дорогой в Союзе.

Начальник станции Тайга Дунаев.
Парторг Куштейно.
Начальник ст. Болотная Нарпов.
Парторг Гребеннин.
Начальник станции Яшкино Полуднев.
Парторг Владимирова.
Начальник ст. Анжерская Понасов.
Парторг Подберезнин.
Начальник станции Томск-II Щиблетов.
Парторг Патрушев.
Начальник станции Судженка Свитуньо.
Начальник станции Юрга Масловский.
Парторг Плепис.
Начальник станции Яя. Коваль.
Начальник станции Изморская Извеков.

Машинисту депо Иловаянская Донецкой дороги т. Карасову, машинисту Северной дороги депо Александров т. Нучину, прибывшим в депо Тайга для оказания социалистической помощи.

Поздравляем Вас, лучших машинистов Донецкой и Северной дорог, с награждением т. Карасова Орденом Ленина и тов. Кучина орденом «Знак почета». Вы прибыли к нам, чтобы оказать социалистическую помощь в выправлении работы отделения. Общими усилиями выполним поставленную перед нами любимым наркомом П. М. Кагановичем задачу—поднять Томскую дорогу в передовые.

Руководство депо Тайга
Политотдел отделения

Врид. редактора А. ПРАВЕЧЕНКО.

Повышу техническую скорость

Железнодорожный транспорт под руководством Лазаря Моисеевича Кагановича выполнил наказ товарища Сталина о погрузке 80000 вагонов. Но это мы выполнили только первую часть задачи. Нельзя сказать, чтобы транспорт уже стал слаженным конвейером. У нас еще много недочетов. На нашей Томской дороге сейчас отстают Тайгинское отделение—очень медленно продвигаются поезда.

Подписывая письмо дорожному товарищу Сталину я взял на себя обязательство—довести техническую скорость на плече Тайга—Болотная до 30 километров, при норме 27, в сторону Мариинска до 40 километров, при заданной 31 километр.

Машинист депо Тайга Заратский.

Доведу пробег паровоза от промывки до промывки до 15000 км.

С великой радостью я подписал письмо товарищу Сталину. Подписав письмо я буду еще лучше работать, максимально использовать свой паровоз. Я взял обязательство—довести пробег паровоза от промывки до промывки до 15 тысяч километров. Для этого применю новый метод продувки труб.

Машинист депо Тайга Катаев

Буду формировать томские поезда за 15 минут

Успехи работы железнодорожного транспорта несомненно велики. Однако, останавливаться на достигнутом нельзя. Особенно плохо на нашем отделении обстоит дело с движением поездов по графику. Учитывая это, я беру на себя обязательство—сократить стоянку пассажирских поездов на станции на 7 минут.

Томские поезда буду формировать за 15 м.

Составитель ст. Тайга Глушнов

Апрельское задание выполним с честью

Даю обязательство от имени рабочих цеха среднего ремонта вагонного депо Тайга апрельский план в 50 вагонов не только выполнить но и перевыполнить.

Слесарей своего цеха подготовлю сдать тех.минимум к 1-му мая.

Мастер среднего ремонта Сотников.

Я счастлив, что первым в нашем депо подписал письмо к товарищу Сталину

Моя смена успеха в стахановскую декаду завершила. Мы берем обязательство—в апреле месяце отправлять все товарные поезда строго по графику, повысить качество технического осмотра на межпоездном ремонте и сделать стахановской свою бригаду.

Я считаю для себя великой честью и радостью, когда общее собрание разрешило мне первому подписать письмо железнодорожников великому Сталину.

Остахановцев старший осмотры Тайгинского вагонного участка Колесников.

Стахановскими показателями работы встретим Первое мая

После проработки письма железнодорожников вождю народов товарищу СТАЛИНУ, мы старшие осмотры Тайгинского вагонного участка, стахановцы т.т. Волнов и Мелнов, взяли на себя следующие обязательства:

В вагонах пассажирских поездов производить смену одной колесной пары в течение 25 минут, вместо 4 часов 10 минут по норме.

Производить опробование автормозов в 3-4 минуты.

Сократить стоянку товарных поездов под техническим осмотром до 10 минут.

Волнов, Мелнов.

Работать по воронцовски

В стахановскую декаду вспомогательный цех выполнил задание на 200 проц, эти успехи нами записаны.

От имени комсомольцев своего цеха заверяю, что моя молодая смена и 1 мая станет вся стахановской.

Норморг вагонного депо, Тайга бригадир вспомогательного цеха Бабынцев