

К новому под'ему, к новым победам!

Это собрание незабываемо. Три с половиной тысячи лучших людей транспорта, героев его победы, на единой боевой сплоченной семье, подводя итоги своей работы в почетном, величественном зале Большого Кремлевского дворца, перед лицом руководителей партии и правительства.

Только восемь с половиной месяцев назад гениальный вождь, мудрый и прозорливый учитель народов Советского союза произнес в Кремле перед железнодорожниками свое историческое слово о значении, роли и задачах транспорта нашей страны, нашей могучей железнодорожной державы. Его проникновенные указания, его покая, его похвала, его великие мысли о природе транспорта послужили железнодорожникам путеводным маяком, могучим рычагом под'ема, главной целью и лозунгом борьбы и работы, в которой ежедневно и ежеминутно они чувствовали сталинскую поддержку, помощь и исключительное внимание.

И вот снова собрались активнейшие передовые бойцы транспорта в Кремле. Теперь их больше, теперь их — тысячи, а за ними — десятки и сотни тысяч. Не с пустыми руками приехали они со всех концов необъятного железнодорожного континента в столицу советского мира, в Кремль, к своему правительству, к Центральному комитету партии. Нет, и с Забайкальской, и с Закавказской, и со Сталинской, и со Средне Азиатской, с берегов Тихого океана, с западной границы, с Черного моря и Ледовитого океана — отовсюду приехали они со славными богатыми победами, успехов и под'ема. Со времени приема в Кремле среднесуточная погрузка — этот наиболее яркий показатель работы транспорта — выросла на 45 процентов. С честью выполнено задание вождя о погрузке 80 тысяч вагонов ежедневно. Железнодорожники могут теперь с полным правом сказать, что, если народное хозяйство, страна, интересы обороны потребуют грузить больше, — транспорт не подведет и свою задачу выполнит!

Радостные дни у железнодорожников. Дни под'ема, бодрости, победы. И в этой своей радости первое слово приветия они обращают к тому, кто вдохновил их на завоевания, теперь победы, кто породил эту радость, кто солнечным светом своей мудрости озарил их путь — к великому вождю, к Сталину.

Ему — Сталину — посвящены самые яркие образы вдохновенных речей на совещании в Кремле. Есть о чем доложить товарищу Сталину! Слово свое железнодорожники сдержали, сталинскую погрузку дали! Они добились этого потому, что во главе их стоял лучший соратник Сталина, непревзойденный мастер сталинского стиля работы Лазарь Моисеевич Каганович. Они до-

бились этого потому, что любимиый народом, пламенный победоносный организатор сплотил и воодушевил людей транспорта, по-сталински повел их на борьбу, обучил искусству большевистской победы.

Велика победа транспорта. Велика ныне честь быть в рядах железнодорожной армии, насчитывающей уже более тысячи орденосцев. Велики заслуги железнодорожников, каждый на своем посту — от стрелочника и чистильщика топков до ученого, до высшего командира, — прокладывавших дорогу к нынешним успехам. Растут ряды стахановцев-кировоносцев в транспорте, поднимается общий уровень железнодорожника, его сила, его культура. Вся страна присоединится к здравице, провозглашенной вчера в Кремле главой советского правительства тов. В. М. Молотовым: «Да здравствуют славная армия советских железнодорожников и их руководитель товарищ Каганович!»

Победа транспорта — это победа всей партии и ее Центрального комитета, всей страны, всей нашей социалистической системы хозяйства, нашей индустрии, всего нашего государства и его правительства, возглавляемого верным соратником Сталина товарищем Молотовым. Вся страна отмечает под'ем транспорта, награждение его лучших людей и радуется вместе с железнодорожниками.

Но не в обычае у большевиков зазнаваться и самоупокаиваться. Неутомимый народ зовут железнодорожников вперед к решению новых, еще более почетных задач. Все совещание в Кремле прошло под знаком дальнейшего наступления, и то соревнование между всеми отраслями транспортного хозяйства, начало которому положено на этом совещании, целиком направлено на достижение сплоченными, дружными усилиями всех работников дальнейшего под'ема работы железных дорог. В новый, высший класс, к высокой культуре и организованности, к высокому качеству, к работе по графикам, к индустриальному, заводскому порядку, к работе точной, как налаженный часовой механизм — без аварий, без срывов, без штурмовщины, к погрузке 100 тысяч вагонов ежедневно — вот к чему ведет транспорт товарищ Л. М. Каганович, вот в чем задача и смысл социалистического соревнования на транспорте.

Железнодорожники показали, что они умеют держать свое слово и добиваться победы. Будут с честью выполнены и те новые обязательства, которые приняла на себя армия железнодорожников в Кремлевском дворце.

Вперед, товарищи стахановцы, командиры, инженеры, рабочие и служащие транспорта! К новому под'ему, к новым победам!

Передала „Гудок“
от 16 апреля.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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

В ДРУЖНОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ РАБОТЕ, СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ — ДОБЬЕМСЯ ЧЕТКОЙ И БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ

ДОГОВОР

социалистического соревнования Новосибирского и Тайгинского эксплуатационного отделений Томской железной дороги

В письме железнодорожников СССР к вождю всемирного пролетариата товарищу Сталину сказано:

„Мы даем тебе, товарищ Сталин, слово партийных и непартийных 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“. Чтобы выполнить указание любимого наркома Лазаря Моисеевича Кагановича о превращении Томской дороги в образцовую дорогу на сети Новосибирского и Тайгинского отделений заключают настоящий договор социалистического соревнования, ставя перед собой следующие практические задачи:

1. Добиться уже к 1 июня текущего года резкого сокращения аварий и крупных ликвидаций этого позорного явления по отделениям в течение 1936 года.

2. Исходя из указаний начальника дороги тов. Ваняна „Грузить на дороге не менее 5—6 тысяч вагонов“ отделения берут обязательства: По Тайгинскому: грузить 1200—1400 вагонов в сутки, из них угля не менее 800 вагонов, выгружать 500 вагонов.

По Новосибирскому отделению: грузить не меньше 350—400 вагонов (2200/о к плану), выгружать 750—800 вагонов в сутки (144/о к плану).

3. Оборота вагона довести по отделениям: Тайгинскому 1,5, Н.-Сибирскому 1,4.

4. Коммерческую скорость довести по отделениям до 22 километров (против нормы в 21,2).

5. Отделениями должна быть разрешена одна из важнейших задач: „борьба за график, как железный закон движения поездов“, (из письма железнодорожников).

Иметь стопроцентные отправления и проследования пассажирских и товарных поездов по графику. „Четкое, строго по графику продвижение поездов — не должно

быть ни одного выбитого из графика или отмененного поезда“ (из письма железнодорожников).

6. Требование нашего наркома Лазаря Моисеевича Кагановича: „Ликвидировать антигосударственную практику ограничения и прекращения приема поездов с дороги на дорогу, с отделения на отделение, со станции на станцию“ (из приказа № 9/ц), должно явиться нерушимым законом соревнующихся Новосибирского и Тайгинского отделений.

7. Покосить с безответственным отношением к формированию поездов: формировать высококачественно, со строгим выполнением специализации. Соревнующиеся отделения берут на себя обязательства: с 1-го мая по станциям Новосибирск-1 и Тайга ввести „фабричные марки“ по качеству формирования поездов.

8. К 1-му мая добиться резкого снижения простоя транзитного вагона, ставя задачей довести указанный простой:

а) По Новосибирскому отделению 8 часов, против существующих 9,6.

б) По Тайгинскому 6,7. Простой вагонов под грузовыми операциями:

По Новосибирскому отделению 12 часов (против плана 20,5).

По Тайгинскому отделению ввести в норму — 21 час.

9. К 1 мая привести в образцовый порядок стрелочное хозяйство (техническая исправность, чистота стрелок и стрелочных указателей).

10. Отделения берут на себя обязательства — к 1-му июля создать 1-2 образцовых поездов.

Договор подписан в гор. Новосибирске 16 апреля 1936 года.

От Новосибирского отделения Томской железной дороги:

Начальник 1 эксплуатационного отделения Иванов. Начальник политотдела Азаров. Председатель линкома Горшков. Стахановцы: Юшинов, Левин, Братухин, Сивов А., Клямторный А., Марамзин, Зорин, Суродеев, Лутченко, Еремин, Дорошев, Малышкин и другие.

От Тайгинского отделения Томской железной дороги:

Начальник 2 эксплуатационного отделения Оборотов. Зам. начальника политотдела отделения Масленников. Член президиума линкома Понорский. Стахановцы: диспетчер отделения Елисеев, дежурный по станции Белинов, составитель Игнатенко, старший стрелочник Зарубин, грузчик Качин, технический конторщик Медведев.

№ 43 (474)

СРЕДА

22

апреля

1936 г.

ДОГОВОР

социалистического соревнования Топкинского и Тайгинского отделений Томской железной дороги

Железнодорожный транспорт, под руководством своего любимого Наркома Л. М. Кагановича, выполнил задание машиниста локомотива революции товарища Сталина о восьмидесяти тысячной погрузке вагонов в сутки. Сейчас вся армия железнодорожников борется за доведение погрузки до 100 тыс. вагонов.

Мы, железнодорожники Томской, пленив в хвосте быстро идущего в гору жем. дор. транспорта, потребовалось личное вмешательство Л. М. Кагановича чтобы улучшить работу на нашей дороге. На основе четких, большевистских указаний и личной повседневной помощи тов. Кагановича мы сегодня с радостью можем констатировать, что дорога впервые за 5 лет своей работы в марте м-це выполнила план погрузки на 103 проц. У нас уже нет больше брошенных составов. Этой победы мы добились также благодаря огромной помощи, оказываемой нам со стороны Западно-Сибирского Крайкома партии и его орденного руководителя товарища Зайца.

Но мы еще работаем плохо, план погрузки выполняем не каждый день, движение поездов по графику не налажено. У нас еще велико количество крушений и аварий, слабо внедряются новые методы эксплуатационной работы и низкая трудовая дисциплина.

С целью решительного оздоровления работы отделений и превращения их в передовые на Томской ж. д., мы топкинцы вступаем в социалистическое соревнование со следующими обязательствами:

1. Работать без крушений и аварий, для выполнения этого: а) взять под особое наблюдение наиболее опасные места по крушениям, обрывам и растяжкам поездов.

2. Средне-суточную погрузку отделения довести к 1 мая до 1000 вагонов, выгрузку поднять до 600 вагонов.

3. Оборот вагона довести до одних суток.

4. Довести средне-суточный пробег паровоза до 268 км.

5. Оборот паровоза на плече Топки-Кемерово установить: 6,85 Топки — Урга П-я 14,2 Топки — Кольчугино 13,2

6. Коммерческую скорость поездов выдерживать минимум 20 км./час, техническую — 35 км./час. Порожняковые составы продвигать с технической скоростью 45 км./час.

7. Все поезда отправлять и продвигать по расписанию. График должен стать нерушимым законом движения поездов.

8. Техническую отправительскую маршрутизацию в общей сложности довести не менее чем до 90 проц.

9. Организовать сопровождение командно-политическим составом (не менее 100 поездов в месяц), для проведения политической работы с паровозными и поездными бригадами в пути следования, в оборотных депо и комнатах отдыха.

10. Обеспечить четкое продвижение пассажирских поездов следующих по отделению. Организовать борьбу за быстрое выполнение приказа Наркома о движении пассажирских поездов и культурном обслуживании пассажиров. Пассажирский поезд Кемерово—Топки сделать культурно-показательным.

11. В борьбе за освоение техники добиться такого положения, чтобы подлежащие охвату техницизмом рабочие по правилам технической эксплуатации и

сигнализации, сдали зачет не ниже, как на „хорошо“ и „отлично“. Со всеми, сдавшими на „удовлетворительно“ организовать учебу и подтянуть их до хорошей оценки.

Организовать систематическое культурное обслуживание рабочих полевых станций и развездов, через регулярную работу вагон-клуба и внегда на линию кружков рабклуба.

Со своей стороны обязуемся выполнить по Тайгинскому эксплуатационному отделению следующее:

1. Добиться к 1-му июня 1936 года резкого сокращения крушений и аварий, ставя задачей полную ликвидацию этого поворного явления на отделении в течение 1936 г.

2. Грузить 1200-1400 вагонов в сутки, из них не менее 800 вагонов угля.

3. Выгружать 500 вагонов.

4. Требование нашего наркома Лазаря Моисеевича Кагановича: „Ликвидировать антигосударственную практику ограничения и прекращения приема поездов с дороги на дорогу, с отделения на отделение, со станции на станцию“, (из приказа № 9/п), должно явиться нерушимым законом соревнующихся Топкинского и Тайгинского отделений.

5. Сдавать поездов по Мариинску не менее 35, по Волотной не менее 30.

6. Оборот вагона довести по отделению 1,5 суток.

7. Коммерческую скорость довести до нормы—22 километров.

8. Транзитный простой довести до 5,7 часов.

9. Простой под грузовыми операциями до 21 часа.

10. Оборот паровоза на участке Тайга-Волотная 12 часов, Тайга-Мариинск 17 часов, Тайга-Томск 8 часов.

11. Иметь среднесуточный пробег паровоза 290 км.

12. Отделение ставит перед собой, как одну из важнейших задач—„борьбу за график, как железный закон движения поездов“

Стопроцентное отправление и проследование пассажирских и товарных поездов по наркомовскому графику „четкое, строго по графику продвижение поездов, не должно быть ни одного выбито-го из графика или отмененного поезда“ (из письма железнодорожников).

13. Организовать культурное, заботливое обслуживание пассажиров на всех станциях отделения. К 1 июня организовать по 2 образцовых пригородных поезда, развернуть соцсоревнование за быстрое выполнение приказа Лазаря Моисеевича Кагановича об организации пассажирского движения.

14. Развернуть соцсоревнование между станциями, сменами и отдельными профессионалами.

15. Организовать подписку на газеты по отделениям, с расчетом, чтобы в июне м-це были охвачены все 100 проц. железнодорожников.

16. К 15 июля подготовить сдачу экзаменов работниками станций, кондукторских резервов на „хорошо“ и „отлично“.

Срок договора установить с 17 апреля 1936 года по 1-е января 1937 года. Срок проверки ежемесячный, путем посылки взаимных бригад.

Арбитром нашего соцсоревнования просим быть начальника дороги т. Ваняна, начальника подора т. Степанова и редакцию „Железнодорожные Кузбасса“.

Заключая договор на социалистическое соревнование, отделения обязуются еще шире развернуть стахановско-кривошеинское движение среди рабочих, обеспечить взятие конкретных обязательств по выполнению этого договора станциями, сменами и отдельными рабочими и организовать систематическую проверку выполнения взятых обязательств.

Договор подписали:

Руководители Топкинского отделения: Зам. ДН-4 Петров, Начальник политотдела Мартеньков. Пред. Линкома Петухов. Парторг отделения Левягова. Зам. старш. диспетчера Коротинов. Дежурный по отделению Татарников. Стахановцы: Дежурный по путям Балахнин. Дежурный по станциям Шайнин. Стрелочник Мариушевский. Грузчик Сысоев.

По поручению рабочих стахановцев, инженерно-технических работников 2-го эксплуатационного отделения, соцдоговор заключила с Топкинским отделением бригада в следующем составе:

Зам. начальника политотдела Масленников. Член президиума линкома Поисерский. Диспетчер отделения Елисеев, дежурный по станции Белинов, составитель Игнатенко, старший стрелочник Зарубин, грузчик Качин, технический контролщик Медведев.

ВЫЗЫВАЕМ НА СОРЕВНОВАНИЕ СМЕНУ ДИСПЕТЧЕРА ЩЕРБ

Наш любимый нарком Лазарь Моисеевич Каганович в своей незабываемой речи на всесоюзном отраслевом совещании железнодорожников призвал нас к тому, чтобы мы развернули могучее социалистическое соревнование. В ответ на этот призыв, мы, работники смены, берем следующие обязательства:

Формирование поездов составительскими бригадами производить за 25-30 минут, вместо 1 часа 30 минут.

Не допустим ни одного брака в формировании поездов.

Оборот паровоза доведем до 25 минут, вместо 38 мин. Обязуемся не иметь ни одного нарушения правил технической эксплуатации, ни одной аварии.

Коммерческий простой доведем до 14 часов, вместо 16, а коэффициент маневровой работы, вместо 24 вагоно-часов будем иметь 26.

Организуем техническую учебу составителей, сцепщиков и стрелочников, с тем, чтобы техницизмом каждым работником смены был сдан на оценку не ниже чем на „хорошо“ и „отлично“.

Имеющихся в смене 12 человек отстающих работников подтянем в работе до уровня передовых и к 1-му июня добьемся того, чтобы вся наша смена была стахановской.

По всем этим пунктам вызываем на социалистическое соревнование смену диспетчера тов. Щерб.

Арбитром просим быть руководство станции и редакцию „За большевистский транспорт“.

По поручению смены: Командир смены ст. Тайга, маневровый диспетчер Тютюнинов, дежурный по путям Богданов

С У Д

Расхитители социалистической собственности

На станции Томск II, в клубе имени тов. Сталина Выездной Сессией Военного трибунала Томской ж. д. под председательством тов. Капустина, с 20 апреля слушается дело о группе бывших ответственных работников ст. Томск II, обвиняемых в расхищении социалистической собственности.

На скамье подсудимых: Емельянов Валентин Алексеевич — бывший начальник

станции Томск II. Попов Илларион Михайлович — бывший начальник товарной конторы ст. Томск II. Безрученко Иван Дмитриевич — бывший начальник погрузочного бюро ст. Томск II. Алешников Николай Иванович, исключенный из рядов ВКП(б).

На судебном процессе присутствуют представители ряда станций тайгинского отделения.

Пленин.

Врид. ответ. редактора А. КРАВЧЕНКО.