

ТЕЛЕГРАММА тов. Л. М. КАГАНОВИЧА СТАХАНОВЦАМ-КРИВОНОСОВЦАМ—ВОДИТЕЛЯМ ТЯЖЕЛОВЕСОВ

Паровозным машинистам: ТОМСКАЯ—депо Новосибирск—Ишкову, Сафонову, Майскому, Зиновьеву, Девятухину, Паршинову, депо Новокузнецк—Пашинцеву, Гриненко, Татаренко; ЮЖНО-УРАЛЬСКАЯ—депо Челябинск—Мартынову, Лянге, депо Карталы—Валовину, депо Троицк—Новичкову; ОМСКАЯ—депо Омск—Нухарчук, Пасена, Булганову, Иовлеву, Хорезину, Горбатюк и др.; ДОНЕЦКАЯ—депо Славянск—Псареву, Харчевникову; СТАЛИНСКАЯ—депо Постышево—Ониченко; М.-КУРСКАЯ—депо Тула—Огневу, депо Курск—Бородавченко, депо Орел—Гинун.

Внимательно слежу за вождением вами и другими машинистами—стахановцами-кривоносовцами тяжеловесных поездов. Т. т. Ишков, Сафонов, Зиновьев, Девятухин, Майский, в депо Новосибирск Томской первые проявили инициативу по вождению на участке Мошково-Новосибирск одним паровозом „Э“ поездов 1800 тонн, которые до этого водились двойной тягой; т. т. Паршинов, Пашинцев, Гриненко и Татаренко паровозом „Э“ в депо Новокузнецк Томской водят поезда весом 3600-4300 тонн; т. т. Мартынов, Воловин и Лянге (депо Карталы и Челябинск Южно-Уральской) на паровозах „ФД“ добились рекордной цифры 6000-7200 тонн; т. т. Нухарчук, Хорезин, Пасена, Булганов, Горбатюк и другие машинисты депо Омск, Омской дороги, на паровозах „Эм“, вместо обычных зимой сниженных весов поездов 1450 тонн стали водить тяжеловесные поезда 3000-4500 тонн, в условиях более трудных профилей.

Машинист депо Постышево, Сталинской дороги, Анищенко провел из Ясиноватой с паровозом „ФД“ поезд с углем весом 3000 тонн, а машинисты депо Славянск, Донецкой,—Псарев и Харчевников водят поезда паровозом „ФД“ вместо двойной тяги одиночной.

Машинисты М.-Курской—Огнев, Бородавченко, Мажогин, Гинун, водят паровозами „ФД“ тяжеловесные поезда в 2000-2500 тонн, отказавшись от ранее применявшихся толкачей.

Первые успехи вождения тяжеловесных составов машинистами стахановцами-кривоносовцами в зимних

условиях показывают, какие огромные возможности имеются на железных дорогах по дальнейшему повышению весов поездов, по пересмотру заниженных предельщиками тяговых расчетов, а тем самым по увеличению пропускных способностей, ликвидации перелома весов поездов в ряде пунктов, улучшению использования паровозов и вагонов.

С удовлетворением отмечаю, что тяжеловесные составы водятся с соблюдением правил технической эксплуатации, без малейших аварий, точно по графику и даже с нагоном. Это показывает, что молодые машинисты, составляющие основную массу машинистов—тяжеловесников, с успехом овладевают сложной техникой вождения поездов.

Прошу вас подробно сообщить мне опыт вашей работы, как вы добились ваших результатов, какую формулировку котла берете и как это отражается на состоянии вашего паровоза, как пользуетесь автотормозами, бывают ли затруднения на станциях, в частности, при формировании и расформировании тяжеловесных составов, какие затруднения вам пришлось преодолеть и какие еще не преодолены в вашей работе.

Желаю вам бодрости, здоровья в дальнейшей стахановской-кривоносовской работе на пользу советского железнодорожного транспорта.

Сердечный привет, товарищи!

Народный комиссар путей сообщения
Л. М. Каганович.

Мы поведем поезда-тяжеловесы в любую погоду, строго по расписанию, без аварий

ДОРОГОЙ
ЛАЗАРЬ МОИСЕВИЧ!

В своем докладе декабрьскому пленуму Центрального Комитета партии ты, наш любимый нарком, развернул красочную картину подъема важнейшей, еще недавно отставшей, отрасли народного хозяйства—железнодорожного транспорта. Под твоим славным руководством на транспорте разгромлены „предельщики“ и лжеученые, и армия железнодорожников впервые за много лет почувствовала себя бодрой, радостной в многомиллионных рядах строителей социализма в нашей стране.

Мы, машинисты-кривоносовцы Томской, инициаторы езды на большом клапане с тяжеловесными составами, горды тем, что сумели внести при поддержке нашей печати, в частности „Гудка“, распространявшего наш опыт на другие дороги, и свою долю большевистского почину в дело укрепления и подъема нашего транспорта. Имена первых мастеров вождения тяжеловесов на Томской дороге, коммунистов т. т. Сафонова, Зиновьева, Ишкова, Чернявского, беспартийных т. т. Катаева, Гнучевского и Пашинцева теперь известны всему транс-

Письмо кривоносовцев—водителей тяжеловесных поездов
Томской—наркому транспорта товарищу
ЛАЗАРИУ МОИСЕВИЧУ КАГАНОВИЧУ

порту. На дорогах—Омской, Южно-Уральской, Донецкой также развернулась борьба за высокую весовую норму поездов. Наши кривоносовцы, партийные и непартийные, коммунисты, старики и молодые, воспитанные партийными организациями дороги, нашими джукановцами—т. т. Посадневым, Дрызловым и другими.

Вот машинист депо имени Эйхе т. Челюканов. Ему больше 45 лет. Его спарщик т. Непомнящих 14 декабря привел на станцию имени Эйхе поезд весом в 2015 тонн. Дальше этот поезд надо было вести т. Челюканову. Но таких поездов он никогда еще не водил, и когда ему предложили поехать—он отказался.

Челюканова стали подбадривать, урезонивать—нельзя, мол, пасовать. Молча обошел он вокруг паровоза, с пристрастием осмотрел все детали машины, поднялся в будку и согласился поехать. Довел он поезд до Чулымской прекрасно. Наши паровозники, которые были в этот день в Чулымской, рассказывали, что Челюканова

нельзя было узнать—он как бы помолодел, был весел и рад своему первому успеху. Сейчас тов. Челюканов стал признан-

ным водителем тяжеловесных поездов. Вот машинист т. Серебряков, кривоносовец депо имени Эйхе. Он решил передать свой прекрасный опыт, свои знания спарщику т. Федоряку и сделал с ним 7 поездок.

Был такой случай. Возвращаясь из Тогулина, на станции Мезениха они увидели брошенный состав. Тов. Федоряк обошел, осмотрел поезд и сказал дежурному по станции: „Давай, будем прицеплять“. Тот не понял, переспросил: у дежурного мелькнула мысль, что с машинистом что-то неладное. Но Федоряк настаивал. Тогда оба состава соединили, образовался длиннейший поезд и Федоряк с Серебряковым одним паровозом привели поезд весом 2200 тонн на станцию имени Эйхе.

Когда наши первые кривоносовцы т. т. Сафонов, Зиновьев, Ишков и другие взялись за тяжеловесы—закопошились „предельщики“. „Предельщики“ в паровозной службе и в некоторых депо встретили тяжеловесы в штыки:

(Окончание на 2-ой стр.)

МЫ ПОВЕДЕМ ПОЕЗДА-ТЯЖЕЛОВЕСЫ В ЛЮБУЮ ПОГОДУ, СТРОГО ПО РАСПИСАНИЮ, БЕЗ АВАРИЙ

—А как будет с дыш-лами? Они не выдержат, неизбежны поломки.

—Пальцы кривошипов будут ломаться и про-мышленность на успеет их заготовлять.

—Бандажей не надолго хватить. Паровоз забуксует, воды нехватит.

На линии первые поезда в 1800 тонн при одном паровозе подозрительно долго простаивали у закрытых семафоров на за-тяжных подъемах, передерживались на про-межуточных станциях. На участке от Бо-лотной до Новосибирска машинист-криво-носцев депо Новосибирск т. Сафонов три раза вынужден был останавливаться на 30 и больше минут только потому, что не бы-ли отрегулированы автотормоза.

Или, вот, рейс машиниста депо Тайга т. Соболев. Отправляясь с тяжеловесом, т. Соболев был убежден, что на станции Яш-кино его будет ожидать толкач. Об этом было дано распоряжение заместителем на-чальника дороги т. Власенко. Но толкача не оказалось, и т. Соболеву пришлось с ог-ромным трудом преодолеть затяжной под-ъем, путем сильного разгона. На этом изде-вательство не кончилось. На следующем пе-регоне у одного из вагонов оборвался фар-копф, а на станции Литвиново чиновники умудрились составить акт, якобы, на спав-шего машиниста Соболева.

Много мытарств перенес т. Соболев в этот рейс. То вдруг на уклоне состав набегал на паровоз, не смотря на торможение, то внезапно дымили буксы. Когда на остано-вке осмотрели состав — увидели, что чья-то вредительская рука перекрыла в двух местах автотормоза.

Но не запугали нас, дорогой Лазарь Мо-исеевич, открытые и скрытые враги, сабо-тажники, чиновники. В своей работе мы ежедневно, ежеминутно чувствуем отече-скую любовь, величайшую поддержку, гени-альное сталинское руководство рулевого страны советов, великого машиниста локо-мотива революции, вождя народов т. Ста-лина. Историческая речь нашего любимого вождя Сталина, сказанная им на Всесоюз-ном совещании стахановцев, ярким проже-ктором освещает путь нашим локомотивам.

Мы работаем в нелегких условиях сибир-ской зимы. Но нас постоянно согревает сво-ей любовью, своими заботами наша вели-кая ленинско-сталинская большевистская партия и ведет в бой за новые успехи транспорта.

По нашему примеру машинисты-криво-носцев Омской также развернули борьбу за тяжеловесы, соревнуясь с кривоносцами Томской. Тт. Пасека, Кухарчук, Йо-влев первые на Омской поддержали нас, томичей.

Путь тяжеловесам от Кузнецка до Чу-лымской на Омскую дорогу проложен. Те-перь мы хотим открыть широкие ворота тяжеловесам и на восток. И мы уже взя-лись за это. Застрельщиками явились ма-шинисты депо Боготол тт. Князев и Бур-ков. Машинист т. Бурков провел два тя-желовесных состава от Боготола до Крас-ноярска.

1 декабря машинист-кривоносовец крас-ноярского депо т. Часовских, впервые на Восточно-Сибирской дороге, провел поезд в 1250 тонн от Боготола до Красноярска. Дальше до Ключевенной поезд провел ма-шинист т. Яшин. Карта „пределщиков“ была бита еще раз.

Мы призываем руководителей Восточно-Сибирской дороги, машинистов-кривонос-цев поддержать нас и широко развернуть соревнование на безаварийное, быстрое про-движение тяжеловесов точно по расписа-нию. Наши тайгинские машинисты уже во-

Окончание письма кривоносцев—водителей тяжеловесных поездов из расчета минимального использования мощности машин.

Толской—наркому транспорта товарищу
ЛАЗАРИУ МОИСЕЕВИЧУ КАГАНОВИЧУ

дят в Чернореченскую поезда в 1800 тонн вместо нормы в 1250. Неужели краснояр-ские машинисты будут по-прежнему во-дить поезда в 800 тонн, а наши тяжелове-сы будут переделываться в Черноречен-ской?

—Этому не бывать!—сказали наши тай-гинские и боготольские товарищи.

3 января тайгинское и боготольское де-по направили на Восточно-Сибирскую 10 паровозов для работы с тяжеловесами на плече Чернореченская—Красноярск. Во главе этой ударной колонны поехал наш лучший кривоносовец, мастер курьерских поездов т. Катаев, добровольно пересе-вший с курьерского на товарный паровоз. Мы уверены, наш любимый Лазарь Мо-исеевич, что в ближайшее время мы сможем заявить тебе:

—Задача выполнена. Широкие, простор-ные ворота тяжеловесам открыты и на вос-ток!

Мы доказали, что можем водить поезда по 4 тыс. и больше тонн строго по графи-ку, без аварий. Мы доказали, что можем работать без добавочных паровозов там, где они были десятки лет. Только по ново-сибирскому депо 117 машинистов провели 207 тяжеловесных составов, что дало эко-номии государству в 50 паровозов. Это да-ет возможность уже сейчас увеличить про-пускную способность угольных линий Новокузнецк—Чулымская на 10-15 процен-тов, а на главной линии Анжерка—Ново-сибирск—до 30-40 процентов.

По твоему, Лазарь Моисеевич, докладу декабрьский пленум ЦК дал директиву о пересмотре в апреле 1936 года графика движения поездов и пропускной способно-сти линий, в первую очередь наиболее на-пряженных. И мы говорим: да, эта ценней-шая директива партии, подкрепленная практикой лучших людей транспорта, дол-жна быть выполнена в срок, полностью.

Мы на деле блестяще доказали и под-твердили правильность твоих слов, сказан-ных на декабрьском пленуме Централь-ного Комитета партии всей стране:

„Машинисты-стахановцы на практике опровергают заниженные весовые нормы, которые определялись в давние времена опытным путем с худшими машинистами и с тех пор не пересматривались“.

Мы заявляем: да, пора зачеркнуть, на-пример, существующие сейчас нормы фор-сировки котла, ибо пришли на смену, по-почину Петра Кривоноса, нормы иные, боль-шевицкие в 48 и 50 килограммов. Пора, далее, пересмотреть старые паспорта всех наших паровозов, которые составлялись

Машинисты-кривоносцы. Водители тяжеловесов:

НОВОСИБИРСКОЕ ДЕПО: Сафонов, Зиневьев, Ишнов, Девятухин, Чирнов, Майский, Фе-дотов, Таранин, Паршинов, Ниселев.

ДЕПО ЭЙХЕ: Чернявский, Серабрянов, Федорян, Римша, Непомнящих, Паталашно, Юрьев, Осипов, Гнучевский, Заяцкий.

ДЕПО ТАЙГА: Натяев, Охалкин, Лузин, Денисов, Кривоносов, Орлов, Осинцев, Сапры-нин, Кошкин.

ДЕПО ПРОМЫШЛЕННАЯ: Бугаев, Рассыпнов, Полуэктов.

ДЕПО НОВОКУЗНЕЦК: Пашинцев, Вычугжанин, Великоно, Бурнов В.

ДЕПО УСЯТА: Чернан, Багданов, Шиманов, Ананьев, Носнов, Сушкевич.

ДЕПО БЕЛОВО: Кривов, Перятятно, Скуллин, Коноров, Шавкута.

ДЕПО ТОПИ: Гурин, Ковшов, Сенневич, Ситников, Камской, Кузьмин.

ДЕПО БОГОТОЛ: Князев, Бурнов, Волнов, Свиорцев, Титов.

ДЕПО РУБЦОВКА: Перцев, Каишиников, Проскура, Эльцевич, Колпаков.

ДЕПО БАРНАУЛ: Кобзарь Михаил, Попов, Дубинин, Васенин.

ДЕПО БОЛОТНАЯ: Зарайнин, Сначко.

(ВСЕГО 250 ПОДПИСЕЙ)

Отв. редакторы: А. КРАВЧЕНКО, А. АРЗАМАСЦЕВ.