

Смыть позор аварий и крушений!

Декабрьский Пленум Центрального комитета партии указал, что «первоочередным требованием, обязательным для всех служб железнодорожного транспорта, для всех профессий, является безаварийная работа. Работа без аварий и крушений — решающий показатель стахановско-кривоносовой работы на транспорте».

Стахановцы-кривоносовцы нашей дороги машинисты Ишнов, Серебрянов, Девятухин, Перетятно, Каптев и многие другие, вдохновленные Наркомом товарищем Л. М. Кагановичем, вооруженные его боевыми приказами о борьбе с крушениями и авариями, о борьбе с разрывами поездов, срывов сибирскую пургу и морозы повели по-кривоносовски с большевистскими скоростями без аварий и крушений. Своим замечательным примером они пригвоздили к позорной стене предельщиков, оппортунистов, разгильдяев, доказав, что можно работать без аварий.

Но многие командиры и политработники дороги не возглавили стахановского движения, не распространили образцов стахановской работы на всю дорогу, в результате в общем хаосе, неорганизованности, расхлябанности тонут замечательные дела стахановцев-кривоносовцев. В первые десять дней нового года было попрежнему позорно много аварий и крушений. 458 крушений и аварий за первую декаду показывают, что еще не выкорчевана мелко-буржуазная расхлябанность.

Из недавно прошедшего процесса над виновниками катастрофы на станции Кабинетная уроки не извлечены. 8 января происходит не менее тяжелое крушение на станции Яшкино с поездом № 891, в результате которого разбито 17 вагонов, нанесен колоссальный ущерб государству. Произошло это крушение лишь потому, что старший осмотрщик Тайгинского вагонного участка Синенно, зная о неисправности контрвала, не заменил его и обрел поезд на катастрофу. Что это, как не преступное разгильдяйство, не вылазка враждебных элементов?

Тов. Каганович в своей речи на первом всесоюзном совещании рабочих и работников стахановцев

в Кремле сказал: «Осколки врагов пытаются еще мешать нашему победному шествию. На примере борьбы с крушениями на железнодорожном транспорте мы видим это наиболее ярко».

В самом деле. Вот два машиниста депо Боготол — Кошечев и Басов. Они систематически совершали аварии, в последний раз подожгли паровозы. Что представляют собой эти дезорганизаторы? Кошечев не раз подвергался взысканиям, несколько лет тому назад судился за хулиганство, в 1931 году имел 15 взысканий, в 1935 году судился за порчу паровоза. Не лучшее лицо машиниста Басова. В 1932 году за аварии, нарушение трудовой дисциплины он имеет 10 взысканий, отец его до революции замещал городского голову, родственники раскулачены.

И этим врагам доверяются ценнейшие машины, доверяется государственное добро и человеческие жизни! Это ли не образец притупления революционной бдительности, классового чутья? Вопрос подбора и выращивания кадров надо придать исключительное значение, решительно очиститься от классово-враждебных элементов, которые пытаются срывать работу дороги.

В первую очередь это надо сейчас учесть руководителям депо Промышленная — начальнику т. Машину и парторгу т. Холоденко, у которых в депо за первые десять дней января было 36 крушений и аварий. Эти горе-руководители отдались самотеку и у них в депо аварии не только не сократились, а, наоборот, по зорно растут. Не лучше в депо Новосибирск (начальник т. Ляхов, парторг т. Посаднев), здесь было 32 аварии и в депо Варнаул (начальник т. Задрано, парторг т. Ушанев) — 30 аварий. Руководители этих и ряда других депо не мобилизовали паровозников, не организовали борьбы с разрывами поездов.

Управление дороги не стало штабом организации борьбы с крушениями и авариями, здесь еще не почувствовали боевой тревоги, руководят попрежнему канцелярско-бюрократическими методами. Это наглядно показала проверка работы ряда инспекторов по безопасности управления до

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

Газета Подотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

Ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим отделения

Товарищи!

Слет стахановцев эксплуатационников, обсудив исключительно безобразную работу Тайгинского отделения, считает, что дальше такое позорное положение терпимо быть не может.

Мы, стахановцы и командно-политический состав, до сих пор не сумели мобилизовать весь коллектив рабочих и инженерно-технических работников на борьбу за реализацию решений декабрьского Пленума ЦК ВКП(б) и приказов наркома т. Л. М. Кагановича.

В решениях декабрьского Пленума сказано:

«Первоочередным требованием, обязательным для всех служб железнодорожного транспорта, для всех профессий, является безаварийная работа. Работа без аварий и крушений — решающий показатель стахановско-кривоносовой работы на транспорте».

Эти требования, поставленные Пленумом ЦК ВКП(б) перед транспортом мы еще не выполняем. Только расхлябанностью, безответственностью и пренебрежительным отношением к правилам технической эксплуатации, можно объяснить ряд тяжелых по своим последствиям крушений, имевших место за последнее время и безобразную работу отделения.

За первую декаду января госплан погрузки выполнен на 60,2 проц. при рабочем парке 180,4 проц. работа выполнена на 85,7 проц.

Заданная норма по обороту вагонов выполнена только на 47,5 проц.

роги. Инспектор по безопасности при начальнике дороги т. Лашкевич за полтора года всего три раза выезжал на линию.

Он занимается исключительно составлением сводок и не смог назвать ни одного организационного технического мероприятия, которое провело управление дороги в порядке борьбы с крушениями и авариями. В паровозной службе (нач. т. Горшков) лежат, начиная с августа, 15 нерасследованных случаев крушений и аварий, то же са-

Даже пассажирские поезда проследовали по графику по отделению на 17,9 проц.

Проведенные 11 января стахановские сутки показали, что работать лучше наше отделение может. Погрузка 11 января была выполнена на 106,2 проц, подвод местного груза выполнен на 128 проц.

На отделении есть прекрасные люди, стахановцы, показывающие образцы высокой производительности труда, но они пока одиночки. У нас, почти нет стахановских смен, бригад, станций.

Перед нами задача — перейти от одиночек стахановцев к стахановским бригадам, сменам, станциям.

Слет стахановцев считает необходимым немедленную организацию школ стахановцев, проводя решительную борьбу за овладение техникой, помня указание любимого вождя т. Сталина: «Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».

ТОВАРИЩИ! Вперед за выполнение решений декабрьского Пленума ЦК ВКП(б).

Немедленно добьемся дружной работой улучшения работы отделения.

Довольно, нам тайгинцам, плестись в хвосте.

Да здравствует верный соратник тов. СТАЛИНА — железный Нарком Лазарь Моисеевич КАГАНОВИЧ!

Следует 56 подписей.

Создать единую бригаду

Вношу предложение создать единую строенную поездную бригаду, которая состояла бы из паровозников, кондукторов, главного и старшего, и одного смазчика.

При этом необходимо добиться такого положения, чтобы кондуктора на станциях помогали в работе смазчику.

Наличие такой строенной бригады вполне может обеспечить безопасность продвижения и тщательный прием поезда.

Главный кондуктор Толстин.

ВОЗГЛАВИМ СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННИКОВ

Мы, диспетчеры 2 эксплуатационного отделения знаем, что безобразная работа нашего отделения в большей степени, чем какого либо другого отделения, лимитирует работу Томской дороги. Стахановское движение среди эксплуатационников нашего отделения мы, диспетчеры, все еще не возглавили. Положились на самотек.

Суточный план работы отделения и станций нами составляется недостаточно продумано, слаб его контроль. Единой смены по существу нет. План погрузки и выгрузки не выполняем даже при повышенном парке (180%). Расписание поездов срывается и плохо за него боремся. Техническая учеба и политзанятия среди нас командиров не организованы. Плохо работает секция ИТР. Трудовая дисциплина среди нас командиров не достаточно высокая.

Вот причины плохой работы нашего отделения. В практике нашей работы существует сутяжничество, которое также влияет на работу отделения и дороги в целом.

Такое положение на отделении дальше нетерпимо. Во время работы совещания стахановцев-эксплуатационников, мы решили включиться в стахановское движение эксплуатационников нашего отделения и возглавить его. Конкретно берем на себя выполнение следующих обязательств:

Составлять суточный план работы с учетом положения на станциях (погрузка, выгрузка и другие операции в работе) и на соседних отделениях.

Грузить не менее плана при наличии порожняка по норме, при недостатке же порожняка загружать все наличие порожняков, имевшихся на отчетные сутки, плюс 30 проц. из под выгрузки. Отправление поездов по расписанию сейчас у нас составляет 53 проц., а проследование только 2,9 проц. Мы обязуемся к 20 января поездов отправленных по расписанию иметь не менее 75 проц. и проследованных по расписанию не менее 25 проц. К 25 января будем иметь поездов отправленных по расписанию не менее 90 проц. и проследованных по расписанию не менее 50 проц. К 1 февраля добьемся отправления и проследования поездов по расписанию на 100 проц. Иметь в парке местного груза для отделения дороги не выше установленной нормы.

Мы требуем от диспетчерского коллектива первого отделения и руководства дороги немедленно открыть выходные семафоры грузам Кузбасса и грузам идущим с востока, которых мы имеем избыток 1500 вагонов. Просим помочь нам сбросить избыток восточного груза, которого мы имеем 2950 вагонов, а мы обеспечим, в

свою очередь, сдачу поездов на Восточно-Сибирскую дорогу свыше установленной нормы.

Мы предлагаем создать единую смену на всем отделении и обращаемся с просьбой к начальнику дороги тов. Миронову организовать единую смену по всей дороге не позднее 20 января. Кроме этого просим создать институт старших маневровых машинистов на станциях: Болотная, Тайга, Боготол и Черно-реченская. Просим начальника дороги тов. Миронова и начальника службы связи тов. Воробьева предоставить в пользование дежурных по отделению постанционную связь.

Взятые нами обязательства будут выполнены. Среди нас имеются образцовые командиры-диспетчеры-стахановцы, держатели переходящих мандатов тт. Елисеев, Федотов, Дайнаков, Куранов и другие.

В нашей работе нам помогут линейные эксплуатационники Тайги, Болотной, Мариинска, Боготол, Судженки, Анжерки и др. станции, которые уже перешли от разговоров к делу и показывают образцы в работе.

Диспетчеры Тайгинского отделения:

Чурилов, Назин, Федотов, Елисеев, Дайнаков, Куранов, Колубаев, Кошель, Карасев, Маслов, Дмитрий, Извеков, Новиков, Андреев, Демичев, Соколов, Попов, Стрельников.

ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНИЛИ

27 декабря было особенно тяжелое положение на отделении, в частности по узлу Юрга-П, на котором находилось девять нечетных составов, что грозило полным прекращению приема поездов с V отделения. Перед машинистом депо Тайга тов. Володиным, главным кондуктором Балобрыниным, старшим кондуктором Есиным и смазчиками Бунасовым и Петровым была поставлена задача — расшить станцию Юрга-П.

При низкой температуре (42°) указанные товарищи с поставленной задачей блестяще справились. Без заезда в депо они

вывезли со ст. Юрга II три тяжеловесных состава по 1800 тонн, чем создали нормальные условия для работы станции.

За успешное выполнение поставленной задачи т. Володину, Балобрынину, Есину, Бунасову и Петрову начальником отделения тов. Оборотовым объявлена благодарность с занесением в личное дело.

Пример данных товарищей еще раз говорит за то, что в коллективе железнодорожников 2-го эксплуатационного отделения имеются преданные, дисциплинированные люди.

СВОДКА

о работе отделения за 1-ю декаду января 1936 г.

	Задано	Выполн.	%
1. Транзитный простой.	5,7	14,0	40,7
2. Простой на одну грузовую операцию . . .	21	22,5	93,3
3. Процент отправления товарных поездов по расписанию	100	53,2	
4. Среднесуточная погрузка	818	493	60,2
5. Проследование товарных поездов по расписанию	100	2,9	
6. Тоже пассажирских .	100	17,9	

С 1 по 15 января на отделении было: крушений—9, аварий—16, грубых нарушений ПТЭ—4

Тов. Ваньян А. Л.—начальник политотдела Томской ж. д.

Приказ народного комиссара путей сообщения 4 января 1936 г. № ЦГЛР

§ 1.

Назначить т. Ваньяна А. Л. начальником политотдела Томской дороги и заместителем начальника Томской дороги по политической части, освободив его от обязанностей начальника политотдела Донецкой дороги.

§ 2.

Назначить т. Егорова А. П. начальником политотдела Донецкой дороги, освободив его от обязанностей начальника политотдела Сталинской дороги.

§ 3.

Освободить тов. Шварца С. А. от обязанностей начальника политотдела Томской дороги.

Народный комиссар путей сообщения Л. Каганович. Начальник политического управления НКПС Зимин.

Тов. ВАНЬЯН А. Л.

Тов. Ваньян Андрей Львович вступил в партию в 1919 г. в большевистском подполье в Тифлисе. Работал секретарем, затем председателем тифлисского комитета молодежной организации „Спартак“. В конце 1920 года был арестован и выслан меньшевиками в СССР, в Баку, как участник вооруженного восстания. В 1920 году работал организатором ж.-д. района (Баку — Баладжары), 1921—22 гг. в Москве — военным организатором и инструктором Вауманского райкома ВКП(б), секретарь мастязартвского и благоушиевского участков Вауманского района. В 1923 г. учился в Свердловске на лекторских курсах и одновременно был на партработе в районе. В 1924 году — снова инструктор Вауманского района. С 1925—1928 гг. — секретарь ячей

ки паровозных и вагонных мастерских Октябрьской ж. д. (член МК ВКП(б)). В 1928 году — зав. АПО Соколинского РК, член МК ВКП(б) 1929—31 гг. — член бюро Брянского губкома, секретарь Бежецкого РК партии. 1931 г. — слушатель ИКП, а затем редактор газеты „Гудок“ и зам. председателя ЦК ж. д., с 1935 года — зам. наркома труда СССР.

После решения Центрального Комитета партии об организации политотделов на железнодорожном транспорте тов. Ваньян назначается начальником политотдела Южной дороги (август 1933 г.), затем начальником политотдела Донецкой железной дороги, где и работал до момента назначения его начальником политотдела Томской железной дороги.

СМЕНЕ ТЮТЮННИКОВА—КРАСНОЕ ЗНАМЯ

В период стахановской пятидневки станция Тайга значительно улучшила свою работу. В среднем за пятидневку отправление поездов по расписанию выполнено на 93,2 процента, тогда как в декабре было 48 процентов. Простой паровозов под поездами составил 30 минут, при норме 38 минут, аварий и крушений по вине станции не было.

Хуже с выполнением нормы по простоям транзитных вагонов, норма не выполнена.

За лучшие показатели смене диспетчера Тютюникова вручено красное переходящее знамя. Тов. Тютюников

в пятидневку добился отправления поездов по расписанию на 96 процентов, дал лучшие показатели по снижению простоя паровоза, под поездами. С 40 работников станции сняты взыскания, наложенные ранее в разное время, за отличное содержание стрелок вручены 15 паспортов. Составитель Игнатенко получил переходящий мандат имени Крайкома партии и подора, второй мандат получил дежурный по путям тов. Уланов.

Начальник станции Дунаев.

Парторг Кустейно.

Председатель месткома Милевский.

Совещание стахановцев-кривоносовцев эксплуатационников

Вечером 12 и весь день 13 января, в Тайге, в клубе имени В. И. Ленина, проходило совещание стахановцев-кривоносовцев-эксплуатационников Тайгинского отделения.

На совещании о работе отделения в связи со стахановским движением выступил с докладом начальник отделения тов. Оборотов. Совещание прошло с большой активностью.

Совещание стахановцев промышленности и транспорта Тайгинского района

Лучшие люди Тайгинского района, стахановцы, кривоносовцы промышленности и транспорта, 15 января в Тайге, в клубе имени Ленина, участвовали в районном совещании стахановцев.

В порядке дня совещания стоял один вопрос: доклад секретаря райкома ВКП(б) тов. Домрачева о решениях декабрьского Пленума ЦК ВКП(б) и задачах стахановского движения.

По докладу тов. Домрачева выступило более 30 человек.

Число участников совещания были:

Машинисты кривоносовцы Катаев, Сапрынин, стахановец ст. Тайга дежурный по путям Пучков, диспетчер Дайнаков, дежурный по отделению Федотов, бригадир полеводческой бригады колхоза им. ОГПУ, орденоносец Саламатов Павел Яковлевич, старший осмотрщик вагонного участка Колесников и другие.

Делегаты районного совещания стахановцев приняли обращение ко всем рабочим и колхозникам Тайгинского района.

(Обращение будет напечатано в следующем № нашей газеты.)

РЕЧЬ МАШИНИСТА-КРИВОНОСОВЦА ДЕПО ТАЙГА—КАТАЕВА на районном совещании стахановцев промышленности и транспорта

Товарищи! Разрешите от имени паровозной колонны-т-я же л о весников Тайгинского отделения передать салу кривоносовский привет. (аплодисменты)

Я хочу поделиться с вами о том, как работает наша бригада, чего мы сумели добиться за этот период и какие ставим перед собой задачи.

Начну с момента организации бригады тяжело весников, вожаком которой я являюсь. Многим моим товарищам по работе страшно было в начале вести поезд весом больше установленной „учеными инженерами“ нормы. Не мало было предсказаний о том, что мы будем иметь систематические разрывы поездов, выведем прежде времени из строя паровозы, порвем дышла и т. д. Все эти опасения нами были разбиты. Ни одного подо-

бного случая до сегодняшнего дня у нас не было.

В последнее время мы Управлением дороги были посланы работать на В-Сибирскую дорогу (на плече Черная - Красноярск) и там показали образцы кривоносовской работы. Встретили же нас работники В-Сибирской весьма недоброжелательно. Только на третий день нашего пребывания у них нам удалось настоять на проведении совместного производственного совещания, на котором мы перед ними поставили ряд требований.

В частности нами был предложен график работы в три конца с затратой времени на экипировку на ст. Чернореченская 45 минут. Это удивило восточно-сибирцев, они привыкли на экипировку тратить часы, а мы предложили ограничиться минутами

ВЫСТУПЛЕНИЯ ДЕЛЕГАТОВ НА СОВЕЩАНИИ СТАХАНОВЦЕВ-ЭКСПЛУАТАЦИОННИКОВ

ГРЕБЕНКИН

оставитель ст. Болотная

На ст. Болотная наша смена, руководимая маневровым диспетчером тов. Стремоуховым, работает по стахановски.

Я раньше работал очень плохо, а сейчас при помощи тов. Стремоухова стал планировать свою работу, сознательно относиться к порученной работе, освоил технику своего дела.

Основной недостаток в работе нашей станции, это отсутствие специализации путей, что тормозит работу, ведет к увеличению простоя вагонов. Нам

приходится работать с не исправными паровозами, по этой причине мы имели 2 аварии. Мы неоднократно просили начальника депо Болотная тов. Ладошину-обеспечить нашу работу исправными маневровыми паровозами, но наша просьба до сих пор не удовлетворена.

Сейчас перед нами стоит боевая задача-всем передовикам - стахановцам взяться за отстающих рабочих, втянуть их в стахановское движение, организовать стахановские бригады и смены.

БЕЛЯЕВ

пред. МК ст. Анжерская

— Работа в стахановскую пятидневку на нашей станции проходила с большим энтузиазмом рабочих. Свободные от работы рабочие вышли на очистку стрелок. Четвертая смена выполнила простой вагонов за 8,6 часа вместо 20 часов по норме, а коэффициент маневровой работы довели до 32 вагонов в час, вместо 20. Чтобы еще лучше организовать работу на станции, рабочие требуют создания единой смены.

Результат работы стахановцев (отправление поездов по графику, со-

кращение простоя вагонов), говорит тов. Беляев, пожирают разгильдяи, своей безобразной работой. 12 января, дежурный разезд Пихтач Рашевский передал мальчику ключ от централизованных стрелок, чтобы сделать маршрут на 3-й боковой путь для приема поезда из Анжерской. В кабинете дежурного по станции постоянно находятся пассажиры, избегая холода в ожидальном зале. Стрелочники часто уходят с постов к дежурному разезду курить, здесь же заправляют сигналы.

ФЕДОТОВ

дежурный по эксплуатации отделению

За стахановские сутки, 11 января, план погрузки отделением выполнен на 106 проц. Это результат правильной организации работы и быстрого выполнения приказаний диспетчера. Дежурный по станции Судженка Богомяков, дежурный по путям ст. Тайга Уланов постоянно держали со мной связь, справлялись о подходе местного груза и, по моему ориентировочному плану, своевременно готовились к выгрузке.

Начальнику отделения не следует замедлять организацию единых смен по всему отделению. Работая с неизменным составом смен каждой станции мы значительно улучшим работу на отделении.

ЗАХАРОВА

спискица ст. Боготол

Овладение техникой своего дела, вот что обеспечило мне быстро и правильно списывать поезда и быстро обрабатывать документы для дальнейшего их следования.

Успех моей работы в том, что я хорошо изучила специализацию путей и правила формирования поездов. Многие же списки пренебрегают этим, они механически переписывают номера вагонов и не интересуются тем, чтобы поезд был отправлен своевременно.

На списывание каждого поезда я затрачиваю не больше 5 минут. Это позволило мне отказаться от второго дежурного контролера.

Плохо еще на нашей станции обстоит дело с заработной платой. Так, например, я работаю в смене даю производительность труда за двоих, однако, несмотря на это заработная плата моя даже ниже, чем у контролеров, которые работают в смене по два человека.

Начальник станции т. Богосов обещает повысить мне ставку, но дальше обещаний дело не идет. — Когда мне отпустят добавочные кредиты, тогда и повышу, заявляет он.

Сейчас я беру обязательство передать свой опыт работы всем контролерам нашей станции и отделения.

Всего за период с 6 по 13 января мы вывезли 15 тяжело весов, средний вес их, вместо 1050 тонн, по норме был 1250 тонн. Три тяжело весов мы провели весом 1400 тонн. Перед тем как мы собирались их вести нам прямо в глаза говорили, что мы сошли с ума.

Был у нас такой случай. Машинисту нашей колонны тов. Лузину предложили вести вспомогательный поезд на место крушения. Всем известно, что в таких случаях нужна быстрота действий. Лузин об этом прекрасно знал и расстояние в 65 километров сумел проехать за 53 минуты. Вот какие образцы работы мы дали на Восточно-Сибирской.

Большую помощь нам в работе оказал наш любимец, диспетчер т. Елисеев. Его работа была безукоризненной.

Сейчас в моей колонне

тяжеловесников имеется 14 кривоносовских паровозных бригады, на этой цифре я, конечно, не останавлиюсь. Задача, которую я поставил перед собой, это добиться того, чтобы всю работу машинистов товарного парка сделать кривоносовской.

В подарок дорожному совещанию командно-политических работников лично обязуюсь отвести поезд весом в 3000 тонн.

Не могу не отметить такого факта, что машинисты пассажирского парка продолжают тащить в хвосте, ими еще ни одного пассажирского тяжело весов, вагонов в 15-16, не отведено, а они эту возможность имеют.

Тов. Дудченко я предъявляю счет: не отставать от нас, а шагать в ногу с нами, по большевистски бороться за выведение Томской из отставшей в передовую!

Вторая сессия ЦИК Союза ССР VII созыва

10 января открылась вторая сессия ЦИК СССР, посвященная важнейшим вопросам нашего строительства: народнохозяйственный план всего Союза, определяющий всю хозяйственную жизнь огромной социалистической страны; единый государственный бюджет, особенно важный при явном усилении и укреплении денежного хозяйства; вопросы пищевой промышленности, где особенно ярко выражен гигантский рост обслуживания непосредственных человеческих потребностей, — таковы главные проблемы, поставленные в порядок дня сессии.

Большой Кремлевский дворец живет кипучей полнокровной жизнью. Сюда, в центр великой страны социализма, съехались со всех концов делегаты второй сессии ЦИК СССР. С 5 часов вечера дворец наполнился делегатами и гостями. Рабочие и колхозники, бойцы и командиры Красной армии, работники советов и партийных организаций — члены правительства Союза — представители миллионов трудящихся — собрались здесь, в Кремлевском дворце. В огромном зале гости — лучшие люди заводов и фабрик пролетарской столицы, представители науки и техники, искусства. За столом президиума тт. Червяков, Мусабиев, Файзулла, Ходжаев, Рахимбаев, Айтанов, Анулов, Швернин и другие члены президиума ЦИК Союза.

В ложах — члены дипломатического корпуса, иностранные и советские журналисты.

В 18 часов 15 минут на трибуне появляются товарищи Сталин, Калинин, Молотов, Ворошилов, Петровский, Андреев, Носсиор, Чу

барь, Жданов, Любченко. По залу мгновенно прокатывается мощная волна оваций, возгласы „ура“. Взоры всех устремлены к президиуму, где находится со своими ближайшими соратниками вождь народов СССР товарищ Сталин, и в шквал горячих взвешиваемых рукоплесканий вырываются восторженные приветствия „Да здравствует товарищ Сталин!“ „Да здравствует товарищ Калинин!“ Вновь и вновь безудержно гремят аплодисменты, свидетельствующие о беспредельной любви и преданности советского народа к своему вождю, руководителю партии и правительства.

М. И. Калинин произносит вступительную речь. Всесоюзный староста рисует по бедный путь страны социализма, которая за прошедший год стала еще сильнее, крепче. И с глубоким вниманием, прислушиваясь к

его словам, зал то и дело прерывает речь Михаила Ивановича бурей аплодисментов в честь великого вождя и учителя, мудрого вдохновителя социалистической стройки товарища Сталина.

Тов. Калинин говорит о могучем стахановском движении, поднимающем страну советов на новую, высшую ступень развития. Это движение сейчас ширится не только в индустрии, но и во всех остальных отраслях народного хозяйства. И когда тов. Калинин называет имена славных инициаторов борьбы за социалистическую производительность труда, имена героев, рожденных советским строем, лучших сынов социалистической родины, делегаты приветствуют их аплодисментами. Великий советский народ едн в своем несокрушимом движении к новым грандиозным успехам, к победе коммунизма.

НЕ ВЫДАЮТ ЗАРАБОТАННЫХ ДЕНЕГ

Мы, смазчики Тайгинского резерва в числе 20 человек 15 сентября 1935 года были отправлены в Ижморский совхоз ОРСа на копку картофеля.

Картофель нами был выкопан, а денег за работу мы до настоящего времени получить не можем.

Несколько раз обращались в местком к председателю тов. Борзых, к заведующему резервом смазчиков тов. Ляпину, но никто из них этого вопроса так и не разрешил. Мы спрашиваем кто же,

наконец, выдаст нам заработанные деньги? Работники других служб за эту же работу их давно получили.

Долгов, Пьянов, Смертьнев.

А. ПАНФИЛОВ.

Минимум с вином и музыкой

Профуполномоченный ст. Хопкино Гордеев долгое время ходил озабоченный тем, что на занятия по техническому минимуму у него ходят далеко не все рабочие. Наконец, его озарила блестящая мысль: — А что если устроить складчину, купить вина, тогда дело, пожалуй, примет другой оборот?

Сказано — сделано. Инициативу Гордеева поддержали дорожный мастер Мелешко и руководитель кружка бригадир Кирихин.

— Верно, сказали они, собираемся мы редко, и почему бы нам в самом деле чуточку не выпить, а после этого можно будет заняться и техни-

Наше СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Включившись в борьбу за быстрейшую реализацию решений декабрьского Пленума ЦК ВКП(б), на основе развертывания стахановско-кривоновского движения, мы, единая молодежная смена станции Тайга, состоящая из вагонников, паровозников, эксплуатационников, — берем на себя следующее социалистическое обязательство:

Отправлять поезда строго по графику.

Сократить стоянку опоздавшим пассажирским поездам в среднем на пять минут.

Не допускать ни одного случая аварий и крушений.

Одаты технический экзамен в 1 февраля 1936 года на оценку отлично. Добиться того, чтобы вся смена стала стахановской.

Опробовать автотормоза и делать подгон паровозов к поездам за пять минут.

Сократить стоянку до техосмотра, при норм 50 минут до 30.

Командир смены Беликов
Вагонный диспетчер Саландин.

Ст. Осмотрщик Протопопов.

Составитель Осипенко.

Машинист Леонтьев
Отборщик Бородин.

Литвиновцы не выполняют договора

Лучшие ударники ст. Хопкино 31 декабря ездили проверить выполнение социалистического договора, заключенного ими с работниками ст. Литвиново.

Проверкой выявлено, что стрелочное хозяйство находится в крайне запущенном состоянии. Почти все стрелки грязные и не окиркованы от льда, беккера закопчены, в стрелочных будках грязно и неуютно. Блок-аппарат в запущенном состоянии.

На вопрос стрелочникам: — Почему не окиркованы стрелки? последо-

вал ответ — бригадир не велел кирковать, чтобы не видно было ослабших болтов.

Начальник станции Белоногов и профорг вместо того, чтобы помочь проверочной бригаде вскрыть все недостатки в стрелочном хозяйстве, стали защищать разгильдяев.

Хопкинские стрелочники потребовали от литвиновцев строгого выполнения заключенного соглашения и пригласили их проверить состояние стрелочного хозяйства у себя в Братухин.

Вместо фельетона

Выступление составителя тов. БУДАРИНА на заседании стахановцев-эксплуатационников

Составитель ст. Тайга тов. Бударин в своем выступлении на слете стахановцев отделения заявил, что инженерно-технические работники, как отделения, так и станции не оказывают помощи стахановцам. Радионализаторские предложения, вносимые стахановцами, не рассматриваются.

— Нельзя сказать, что инженеры и техники не поняли и не уяснили зна-

чения стахановского движения.

Правильно сказал начальник отделения тов. Оборотов в своем докладе, что у инженерно-технических работников просто нет желания включиться в стахановское движение.

Наша задача с помощью партийной и профсоюзной организации добиться того, чтобы инженеры возглавили стахановское движение.

новая идея. — Почему занятия без музыки? Надо немедленно достать гармонь, и как это я забыл о такой организационной мелочи.

Четыре наиболее активных кружковца были усажены на колхозную подводу с наказом — без музыки и добавочного вина назад не возвращаться. Пьяные окрики, „Эй, берись, едем по срочным делам“, пугали прохожих и они в недоумении шаркались в сторону.

Кончились „занятия“ далеко за полночь... А пошел в эту ночь профуполномоченный Гордеев не дома, а в попавшейся ему на пути бане.

Врид. редактора
А. ПРАВЧЕНКО