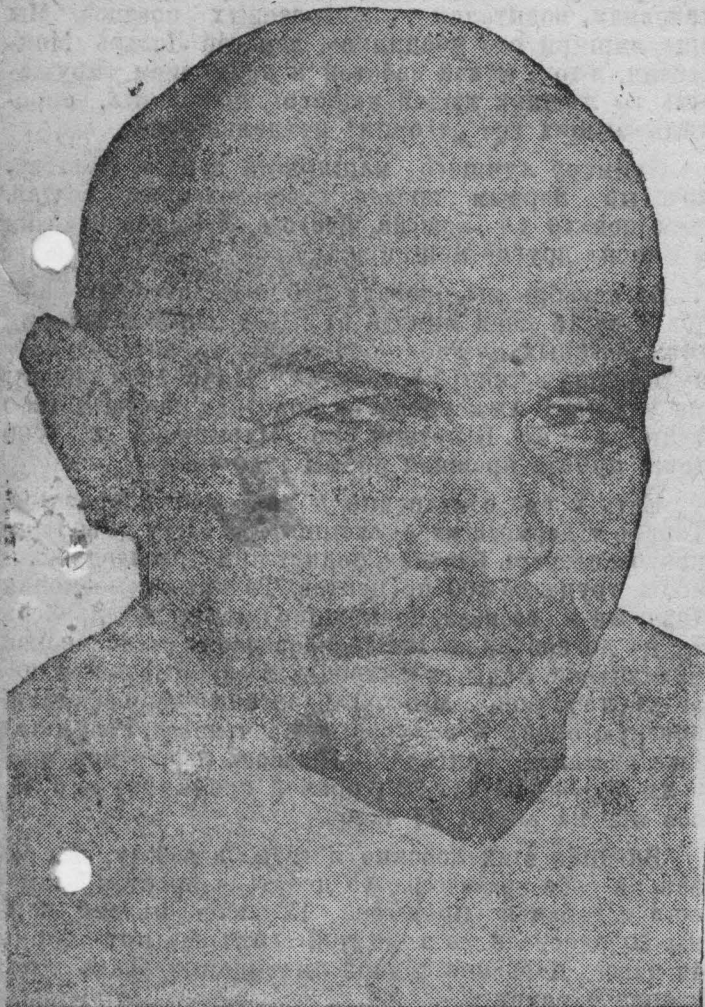


Двенадцать лет назад
21 января 1924 года
в 6 часов 50 минут умер
Владимир Ильич Ленин



БЕЗЫМЕНСКИЙ

Владимир Ильич Ульянов

(Отрывок из поэмы)

Он смел дерзать. Умел он видеть,
Где созидать, где надо бить.
О, как умел он ненавидеть
И в ненависти той—любить!
С друзьями вдумчив был и ласков,
К врагам жесток, суров к себе,
Срывая вражеские маски,
Он миль учил—учил борьбе.
Читал сердца пытливым оком.
Он был к минуте бережлив
За леньость распекал жестоко.
Любил того, кто мыслью жив.
На стройку новых поколений,
Он дал свой человеческий век.
Он делал все, что делал Ленин,
Ильич—Ульянов—человек.

Народный комиссар путей сообщения Лазарь Моисеевич Каганович на Томской дороге

На днях на Томскую дорогу прибыл народный комиссар путей сообщения Лазарь Моисеевич Каганович. Товарищ Каганович в сопровождении секретаря Западно-Сибирского Крайкома партии Р. И. Эйхе и председателя Крайисполкома Ф. П. Грядинского посетил ряд станций нашей дороги, ознакомившись с работой паровозных депо, вагоно-ремонтных пунктов, станций и т. д.

18 января народный комиссар путей сообщения Лазарь Моисеевич Каганович выступил, встреченный бурными овациями, с речью на совещании командно-политического состава и стахановцев Томской ж. д. совместно с краевым партийным активом.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

№ 8 (439)

ВТОРНИК

21

января
1936 г.

Газета Подотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

„Железные дороги—это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. Чтобы соединить это для планомерной деятельности в интересах всего населения, нужны железные дороги“. В. И. Ленин.

ГЕНИЙ РЕВОЛЮЦИИ

(Из речи тов. СТАЛИНА на вечере кремлевских курсантов 28 января 1924 г.)

Ленин был рожден для революции. Он был поистине гением революционных взрывов и величайшим мастером революционного руководства. Никогда он не чувствовал себя так свободно и радостно, как в эпоху революционных потрясений. Этим я вовсе не хочу сказать, что Ленин однажды одобрял всякое революционное потрясение или что он всегда и при всяких условиях стоял за революционные взрывы. Нисколько. Этим я хочу лишь сказать, что никогда гениальная прозорливость Ленина не проявлялась так полно и отчетливо, как во время революционных взрывов. В дни революционных поворотов он буквально расцветал, становился ясным, предугадывал движение классов и вероятные зигзаги революции, видя их как на ладони. Недаром говорится в наших партийных кругах, что „Ильич умеет плавать в волнах революции, как рыба в воде“. Отсюда „поразительная“ ясность тактических лозунгов и „головокружительная“ смелость революционных замыслов Ленина.

Вспоминаются два особенно характерных факта, отмечающих эту особенность Ленина. Первый фант. Период перед Октябрьским переворотом, когда миллионы рабочих, крестьян и солдат, подгоняемые криком в тылу и на фронте, требовали мира и свободы; когда генералитет и буржуазия готовили военную диктатуру в интересах „войны до конца“; когда все так называемое „общественное мнение“, все так называемые „социалистические партии“ стояли против большевиков, третируя их „немецкими шпионами“; когда Керенский пытался загнать в подполье—и отчасти уже успел загнать—партию большевиков; когда все

еще могучие, дисциплинированные армии австро-германской коалиции стояли против наших усталых и разлагавшихся армий, а западноевропейские „социалисты“ благополучно пребывали в блоке со своими правительствами в интересах „войны до полной победы“.

Что значило поднять восстание в такой момент? Поднять восстание в такой обстановке—это значит поставить все на карту. Но Ленин не боялся рискнуть, ибо он знал, видел своим ясновидящим взором, что восстание неизбежно, что восстание победит, что восстание в России подготовит конец империалистской войны, что восстание в России всколыхнет измученные массы Запада, что восстание в России превратит войну империалистскую в войну гражданскую, что восстание даст Республику советов, что Республика советов послужит оплотом революционного движения во всем мире.

Известно, что это революционное предвидение Ленина сбылось впоследствии с невиданной точностью.

Второй фант. Первые дни после Октябрьской революции, когда Совет народных комиссаров пытался заставить мятежного генерала, главнокомандующего Духонина, прекратить военные действия и открыть переговоры с немцами о перемирии. Помнится, как Ленин, Крыленко (будущий главнокомандующий) и я отправились в Главный штаб в Питере к проводу для переговоров с Духониным. Минута была жуткая. Духонин и ставка категорически отказались выполнить приказ Совнаркома. Командный состав армии находился целиком в руках ставки. Что касается солдат, то неизвестно было, что

скажет двенадцатимиллионная армия, подчиненная так называемым армейским организациям, настроенным против советской власти. В самом Питере, как известно, назревало тогда восстание юнкеров. Кроме того, Керенский шел на Питер войной. Помнится, как после некоторой паузы у провода лицо Ленина озарилось каким-то необычным светом. Видно было, что он уже принял решение. „Пойдем на радиостанцию“,—сказал Ленин,—она нам сослужит пользу: мы сместим в специальном приказе генерала Духонина, назначим на его место главнокомандующим т. Крыленко и обратимся к солдатам через голову командного состава с призывом—окружить генералов, прекратить военные действия, связаться с австро-германскими солдатами и взять дело мира в свои собственные руки“.

Это был „скачок в неизвестность“. Но Ленин не боялся этого „скачка“, наоборот, он шел ему навстречу, ибо он знал, что армия хочет мира, и она завоеует мир, сметая по пути к миру все и всякие препятствия, ибо он знал, что такой способ утверждения мира не пройдет даром для австро-германских солдат, что он развяжет тягу к миру на всех без исключения фронтах.

Известно, что это революционное предвидение Ленина также сбылось впоследствии со всей точностью.

Гениальная прозорливость, способность быстро схватывать и разгадывать внутренний смысл надвигающихся событий—это то самое свойство Ленина, которое помогало ему намечать правильную стратегию и ясную линию поведения на поворотах революционного движения.

Завтра тридцать первая годовщина „Кровавого воскресенья“

Тысячи убитых и раненых—таковы итоги кровавого воскресенья 22 (9) января в Петербурге. Войско победило безоружных рабочих, женщин и детей. Войско одолело неприятеля, расстреливая лежавших на земле рабочих...

Рабочий класс получил великий урок гражданской войны; революционное воспитание пролетариата за один день шагнуло вперед так, как оно не могло бы шагнуть в месяцы и годы серой, будничной забитой жизни.

Ленин.

С. Городецкий

9 ЯНВАРЯ

Массой упорной и серой,
Слепы безумною верой,
Но снегам, по холодному льду
Идут...
Николай—чудотворец
Нам двери отворит.
Богородица—мать
Нам поможет сама.
Под хоругвями между икон
Священник Гапон.
Он ведет. Он вождь.

Он с царем потолкует по-братски...
Впереди в черной туче казацкой
Ждет свинцовый, ждет огненный
дождь.

С детворой голодной вместе
Вышла темная земля.
—Мы по божески! По чести!
—Нешто будут в нас стрелять!
—Нам ведь только хлеба, нужно!
—Нет нужды конца!
—Нам бы только выйти дружно
Под крыльцо дворца!
И ползут толпой слепою
С дальней улицы, с реки
Старой рабскою тропкою...
—Разве мы бунтовщики?
С утра на площади дворцовой
Костры казацкие горят.
И дождь упасть готов свинцовый
По мановению царя.
Мухомона бушачное мясо
Казенной водкой взгорячив.
Перед победцем размяться
Легат по снегу палачи.
И валит, валит люд на площадь,
Как в заготовленную клеть.
Промчалась бешеная лошадь.
Паля! Патронов не жалеть!

—Что там?—Это холостыми.
Снова залп...—Не может быть!
Кровь в снегу ручьями стынет.
В ужасе глядят рабы.
Правда взор народный режет.
Кровью на снегу горят.
Люди закричали те же:
—Прочь убийц! Долой царя!

—Бей подлещом!
—Прочь палачей!
Пашкой в лико.
Крови ручей.
—Братец! Казаки!
Как же? В своих?
Пуля в глаза.
Пашкой в двоих.
Дети с летней
Стаями птиц
Стаи детей
Пулями выжи!
Режут у стен.
Эй, осады!
Тут не Мухом!
Тут победили!

Крича от ярости и гнева,
Кровава трунами снега,
Бежит из огненного века
Народ, увидевший врага.
В упор расстреляна икона.
Из плена вырвались рабы!
Нет! Раса черная Гапона
Не будет знаменем борьбы!
Из алой крови побежденных
Борцов безвестных Января
Растут победные знамена,
Встают рабочая заря.
Растет и зреет вместе с нами
Посев кровавый Января.

Меня воспитала партия ЛЕНИНА-СТАЛИНА

Работаю я на жел. дор. транспорте с 1907 года. Несмотря на свою неграмотность, я в 1921 году поставил перед собой задачу—во чтобы то ни стало связать свою судьбу с жизнью и борьбой партии.

После смерти вождя мирового пролетариата В. И. Ленина, я в числе других тысяч рабочих решил восполнить тяжелую утрату партии и вступил в ряды ленинской коммунистической партии. Я решил в рядах партии, со всем рабочим классом бороться за социализм. В июне месяце 1924 года

я был утвержден кандидатом, а через 6 месяцев членом ВКП(б).

С этого времени я по-серьезному взялся за ликвидацию своей неграмотности. В течение трех лет научился не только хорошо читать, но и писать. Раньше писать я вовсе не мог.

Я не только учился сам, но и воспитывал свою жену. В течение двух последних лет моя жена активно участвует в общественной жизни, являясь членом горсовета. Мы сейчас оба гордимся тем, что сумели поднять на ноги и дать хорошее ве-

питание трем сыновьям и трем дочерям.

На производстве я работаю старшим осмотрщиком. Вся свою смену я перестроил на комплексные бригады, работаем мы по стахановски и без аварий. Вместо 10 поездов по норме, моя смена отправляет 12 поездов. Освоив технику своего дела, я со своей бригадой делаю осмотр составу в 90 вагонов за 45 минут. Следующая за мной бригада, быстро устраняет замеченные мной дефекты.

Старший осматривщик пунта осмотра Колесников

Народному комиссару путей сообщения Л. М. Кагановичу

С чувством глубокой радости и воодушевления мы прочитали Вашу телеграмму, адресованную стахановцам, водителям тяжеловесных поездов. Мы еще раз убедились, дорогой Лазарь Моисеевич, в том, какой заботой и вниманием окружаешь ты лучших людей нашего транспорта, опровергающих все „теории“ предельщиков.

Примеру лучшего машиниста депо т. Катаева, который первым провел тяжеловесный состав, последовали т.т. Кошкин, Денисов, Лубышев, Охалкин и многие другие машинисты.

За декабрь мы провели 210 тяжеловесных поездов и за 15 дней января 51 поезд. Опыт вождения тяжеловесных поездов убедил нас, что весовую норму поездов нужно увеличить. Мы сейчас вводим на участке Анжерская—Болотная поезда в 1800 тонн, а от Болотной до Мариинска в 1400 тонн, против прежней нормы 1250 тонн.

Есть у нас стахановцы и на ремонте паровозов. Токарь т. Дермоновский, имеющий выработку до 500 процентов, слесарь Буцилин, поднявший производительность труда до 400 процентов. Токаря—комсомолки Торчкова и Сазонова, поднявшие производительность труда до 300 проц. После проведения стахановской пятидневки ряды стахановцев в промысловом цехе увеличились. Мы организовали сейчас стахановскую смену в количестве 45 человек. Результат уже сказался. Бригада Сафронова И. отремонтировала паровоз № 713-72 (горячей промывки) за 6 часов против нормы 20 часов.

Внедряя стахановские методы в работу, берем на себя обязательство добиться простоя паровоза в горячей промывке 12 часов против нормы 20 часов и в холодной 30 часов при норме 49 часов. Добьемся полной ликвидации брака и повторок в ремонте.

Без аварий, строго по графику будем водить тяжеловесные поезда!

Машинисты: Охалкин, Катаев, Денисов, Кошкин, Лубышев, Осинцев, Кожемяченко, Бойков, Шев-мунов Николай.

Слесари: Буцилин, Брющенко, Набойченко. Токаря: Торчкова, Дермоновский, Сазонова.

С ЧЕСТЬЮ ОПРАВ- ДЫВАЕТ ЗВАНИЕ КОМСОМОЛЬЦА

Слесарь поршневой бригады под'емочного цеха—Якимов Михаил, с честью оправдывает звание комсомольца. Он один из первых в цеху перешел на стахановские методы работы.

У т. Якимова не бывает брака и повторок. Производительность труда у него, в среднем за месяц выразилась в 200 проц.

Исключительно хороший по качеству инструмент, внимательное, честное отношение к работе—вот, что обеспечивает т. Якимову высокую производительность и хорошее качество ремонта.

Григорьевич.

Хорошо отремонтиро- вали паровоз

Мой паровоз № 205-74 был поставлен на под'емочный ремонт 2 января и 9 вышел из ремонта.

Пробная поездка показала, что ремонт выполнен исключительно хорошо. Особенно хорошо работали слесари буксовой бригады т.т. Аносов, Сафронов П. Насонов Е. Сафронов И. Пименов В.

Высокое качество показала Залевский К. на ремонте дышловых движений. Сатонин Н. на ремонт ударно-ходовых частей.

У этих бригад не имелось ни одной поторки. Хуже в арматурной бригаде, там нет еще решительной борьбы браком.

Надеюсь, что все бригады работали так, как работают буксовая дышловая бригады.

Машинист Тайгинский
депо Дудчинское

Продолжение речи тов. Н. Н. ЗИМИНА на 2-ой сессии ЦИК Союза ССР

километров, дающих 70 процентов всех основных пассажирских и грузовых потоков, и на эту часть линии направляем главную массу капиталовложений.

Максимальное подкрепление дается наиболее запущенному участку транспорта — путевому хозяйству, — ему отпускается 888 миллионов. 2 тысячи километров будут подвергнуты реконструкции, в которую входят: полная смена рельсов, сплошная смена с добавлением шпал до 1840 штук на километр и замена песчаного балласта щебеночным. Сюда входят в первую очередь такое направление, как Москва — Харьков. 3 тысячи километров пути будут подвергнуты капитальному ремонту, т. е. на них будет произведена полная смена рельсов, добавлены и сменены шпалы, поставка ващебен стьгов и подновление балласта. Эти работы идут в таких направлениях, как Ленинград — Москва, выхода из Донбасса, Москва — Киров — Свердловск, Москва — Казань и ряд участков на дорогах Сибири и Дальнего Востока.

Среднему ремонту подвергнутся 30 тысяч километров. Средний ремонт заключается в укреплении пути, частичной смене рельсов, смене и дообарлении шпал, добавлении балласта. Для производства этих работ организируются 50 путевых машинных станций, каждая из которых оборудуется балластировочной машиной, путевым стругом, канавкопателем, шестью пневматическими шпалоподбойниками, четырьмя костылезабойщиками, двумя моторными домкратами, двумя рельсоверликами, двумя рельсорезными станками, четырьмя шпаловерликами, двумя электросварочными агрегатами и другими механизмами — всего на сумму миллион—два с половиной тысячи рублей.

Помимо этих станций план намечает организацию 150 путевых дистанционных мастерских, оборудованных различными станками для путевых работ и ремонта путевого инструмента. Организация этих мастерских выливается тем, что существующая производственная база дистанций пути находится в совершенно неудовлетворительном

состоянии. Механизация
путевых работ находи-
лась в жалком состоянии
До сих пор при ручном
производстве работ путе-
вой ремонт всегда дезор-
ганизовал движение по-

Большая программа путевых работ 1936 года требует лучшей их организации и большей механизации с тем, чтобы производство ремонта не отразилось на бесперебойности и безопасности движения поездов. Намеченный план по пути должен подготовить главные направления к переходу на мощные паровозы „ФД“ и обеспечить безопасность движения поездов с повышением скоростей.

Затраты на паровозное хозяйство увеличиваются до 460 миллионов рублей. При этом резко сокращаются затраты на постройку новых депо, новых депокских стоек и реконструкцию существующих и увеличиваются ассигнования на механизацию депокских работ, электросиловое хозяйство и водоснабжение. В прошлом значительные суммы капиталовложений в паровозное хозяйство поедались строительством новых депокских стоек, канав для паровозов и так далее. Сейчас улучшение работы паровозного парка делает ненужным большие затраты на такого рода строительство и позволяет сосредоточить средства на усиление технической базы паровозного хозяйства. Отсталость паровозного хозяйства лучше всего характеризуется тем фактом, что большинство паровозов у нас не имеет электроосвещения и освещается керосиновыми лампами, подача топлива на паровоз производится примитивным журавлем; вспомогательные поезда не имеют мощных кранов для подема подвижного состава, а депо — нужного станочного оборудования.

План 1936 года намечает устранение этих недостатков. Мощность электроустановок по электростанциям повышается на 70 процентов, — с 42 тысяч до 115 тысяч киловатт. На угледогрузочные страны дается 3,9 миллиона рублей, а на всю механизацию экипировки паровозов дается 18 миллионов рублей.

Вспомогательные поез-
да будут оборудованы
мощными подъемными кра-

нами. Организуются заново до 200 вспомогательных поездов. Вводится саботированная с 1931 года предельщиками теплая промывка паровозов, которая на 10—11 часов сокращает простой паровозов под промывкой. Вводится также паровоз с конденсацией пара, то есть использующий отработанный пар и превращающий его вновь в воду. Этот паровоз расходует в 25 раз меньше воды и крайне ценен для ряда дорог, где имеются затруднения в водоснабжении. В этом году мы почти отказываемся от заказа паровозов серии Э, до сих пор являющихся основой нашего товарного паровозного парка, и переходим к заказу более мощных паровозов..... „ФД“ и „СО“.

Вагонное хозяйство. До последнего времени вагоноремонтная база была крайне отсталой. Текущий и средний ремонт вагонов производился кустарным образом под открытым небом. В второй половине 1935 года по специальному решению ЦК партии построено 200 новых вагоноремонтных пунктов, которые снабжены 1542 металлорежущими станками, 438 сварочными трансформаторами и прочим оборудованием. На 1936 год намечается строительство еще 50 таких пунктов. Это создаст заново техническую базу для нашего вагонного хозяйства.

1) 1 ноября дороги перешли на сплошное автоторможение. Но техническая база этого крупнейшего предприятия мала. Поэтому для оборудования и ремонта автотормозов НКПС намечает строительство 100 автоконтрольных пунктов. 15000 вагонов дополнительно оборудуются автотормозами. Мы заменяем на 110 тысяч вагонов слабую вагонную упряжь (стяжки) более крепкой, обеспечивающей от разрыва поездов. У 250 тысяч вагонов заменяем вагонные буксы на более совершенствованные---не разрезные и польстерные буксы, которые дадут больший эффект в экономии смазки и сокращении отцепок вагонов по горению букс.

Колесное хозяйство, бывшее крайне запущенным, получает серьезное укрепление. Мы строим 15 колесных цехов стоимостью 7,5 миллиона рублей,

которые дадут в год 75 тысяч колесных пар. Транспорт получит 80 тысяч новых вагонов в двухосном исчислении или 46 тысяч физических вагонов.

Эксплуатационное хозяйство отличалось особой запущенностью в области механизации. Самые крупные станции продолжали до сих пор работать на старом механическом оборудовании. Стрелки переводились вручную, на сортировочной горке примитивный тормозной башмак является главным оборудованием. Техническая мысль в связи с капиталовложениями в хозяйство эксплуатации была направлена на расширение станций.

Это было навязчивой идеей всех идеологов предела. В результате деньги шли на ненужное расширение существующих и постройку новых ненужных станций. Деньги шли на земляные работы и прокладку новых станционных путей. А новые станционные пути превращались в отстойники вагонов, уже в 1935 году мы закрыли 282 блок-поста и 104 разъезда и приостановили их строительство.

В 1936 году на такого рода строительство средств не дается вовсе, кроме развития узла с постройкой сортировочной горки в Орске и ликвидации опасного пересечения путей на одном уровне на станции Основа под Харьковом. Главная масса капиталовложений идет по электрической и механической централизации стрелок, механизации сортировочных горок, строительству новых горок, механизации погрузочно-разгрузочных работ и улучшению весового хозяйства.

Вместо одной механизированной горки, построенной за 5 лет (в 1930—1934 годах), намечается в один год механизировать 15 горок и построить 15 новых сортировочных горок. Оборудуются электрической централизацией 3550 стрелок и механической централизацией 3450 стрелок. Централизация стрелок повысит безопасность движения и пропускную способность главных линий: Москва—Минеральные Воды—Махач-Кала, Магнитогорск—Кузбасс, Новосибирск—Уруша, Москва—Донецкий баесейн и так далее.

При распределении ка

питателю вложений в хозяйство эксплуатации мы выделяем 461 станцию из общего числа 7200 станций. Эти 461 станция дают 50 процентов работы железнодорожного транспорта—50 процентов погрузки, выгрузки и транзита. На этих станциях мы сосредоточили почти все капиталовложения по хозяйству эксплуатации.

Усиливается жилищное строительство. В первую очередь на дорогах Востока и Донбасса.

Продолжает отставать в этом году от плана второй пятилетки строительство вторых путей и новых железнодорожных линий. Здесь надо отметить намеченное по плану окончание работ по строительству вторых путей Валуйки—Балашев—Пенза, окончание первой очереди Москва — Донбасс, окончание постройки новых линий Караганда—Балхаш и Рубцовка—Церевальная. Будет построена в один год новая линия—Уральск — Илецк, которая даст кратчайший выход из Средней Азии в центр, через новый сданный в эксплуатацию Саратовский железнодорожный мост.

Полное использование капиталовложений 1936 года значительно повысит техническую вооруженность железнодорожного транспорта, укрепит техническую базу и позволит поднять всю работу на более высокий уровень. Железнодорожникам надо освоить в 1936 году большие капиталовложения и одновременно крепко и неустанно бороться за дальнейший подъем работы.

Тов. Молотов в своем докладе говорил о нашем международном положении. Наши враги в своих расчетах неоднократно надеялись на плохую работу транспорта, на то, что транспорт в трудный момент подведет своего родного брата—Красную армию. Эти расчеты в настоящее время биты целиком и полностью. Железнодорожный транспорт, как сказал Ворошилов на XVII съезде партии, является родным братом Красной армии.

Работники железнодорожного транспорта, президенты и сплоченные волею друг партии и правительства и нашего вождя товарища Сталина, ведомыми железными парком Кагановичем, выпол-

(Окончание на 6-ой стр.)

Ценное изобретение

Бригадир аппаратной бригады среднего ремонта депо Тайга Шутенко Василий еще в 1934 году изобрел прибор для испытания контрольных пресс-аппаратов.

Это изобретение имеет громадное значение, так как при помощи его удалось резко повысить качество ремонта контрольных приборов пресс-аппарата и полностью изжить повторный ремонт.

Аппарат Шутенко и в целом вся испытательная станция работает безупречно. Целесообраз-

ность применения этого изобретения доказана.

Несмотря на все это, руководство депо ограничилось только тем, что выдало тов. Шутенко денежную премию в сумме 50 рублей и ввело использование этого аппарата у себя в депо.

Я считаю, что этого далеко недостаточно. С аппарата тов. Шутенко надо снять чертежи и переслать их в НКПС для того, чтобы это изобретение было применено по всей сети железных дорог Союза.

Баянов

Лучшие люди товарного двора

Работники товарного двора ст. Тайга включились в стахановское движение. За декабрь по вине товарного двора нет ни одного случая хищения.

Лучшие образцы в работе показывают весовщики Т. Т. Русанов Карпов,

багажный весовщик Смоленин. Из грузчиков наиболее выделяются товарищи Захаров, Платоненко, Ульянов, Холкин, Тимошин, Чахлов и Горнов.

По этим товарищам надо равняться всем работникам товарного двора. Труфанов.

Забыли о качестве

Хлебный вагон-лавка №4032 ОРС'а депо Томск, с 22 ноября 1935 года оставлен был в Тайге на ремонт. Продержали его в ремонте 13 суток, т. е. до 5 декабря, а 7 декабря вагон-лавку вторично отцепили в Тайге и снова поставили на ремонт.

О безобразном качестве ремонта ОРС'ом не раз писало начальнику вагонного участка Тайги, но ответа от него так и не последовало.

Между тем у работников Томской ветки происходили затруднения с получением хлеба, так как в предоставленный временно пассажирский вагон нельзя было вместить потребное количество хлеба.

Винсовники безответственного отношения к ремонту вагона лавки должны быть выявлены и привлечены к ответственности.

Коллективный корреспондент газета „Стальной путь“.

Окончание речи тов. Н. Н. ЗИМИНА

нат, если на нас нападут, все перевозки, которые потребуются для Красной армии и страны и на Западе и на Востоке (продолжительные аплодисменты).

Железнодорожники знают, что в 1936 году им придется работать с таким же напряжением, как и в 1935 году. Работники железнодорожного транспорта в отношении себя особенно остро чувствуют глубокую правду слов товарища Сталина о том, что жить стало веселее. Долгое время железнодорожники ходили с повинной головой перед

страной за свою плохую работу, за срыв государственного плана перевозок. Они понимают все значение достигнутых побед, они ценят теплое отношение к ним и всемерную поддержку, которую они имеют со стороны партийных и советских организаций. Они повеселились, работа стала спориться. Работники железнодорожного транспорта еще с большей энергией и напряженностью будут работать и бороться в 1936 году, чтобы сделать железнодорожный транспорт образцовым и достойным великой железнодорожной державы.

Поездные сигналы грязные

Если с ручными сигналами в Тайгинском кондукторском резерве дело обстоит более или менее удовлетворительно, то с поездными безобразно плохо.

Поездные сигналы, из-за отсутствия специального теплого помещения в резерве, не чистятся и не оттаиваются. Обледенелыми и грязными они стоят от одной поездки до другой.

Разговоры о пристройке помещения, в котором можно было бы привести поездные сигналы в порядок много, но до сих пор к постройке его не приступают.

Вербенно, Толстин, Житков.

Горе-комсомольцы

В Тайгинском резерве смазчиков комсомольцы Большанин, Фатнулин и Таныгин плохо работают на производстве и своим поведением подрывают авторитет комсомольской организации.

В декабре 1935 года Большанин сделал 10 дней прогула, за это имеет ряд взысканий, судился товарищеским судом. Имеет прогулы и Фатнулин. Таныгин отказался ехать с поездом и уговаривал не ехать своего спарщика Метропольского. 14 и 20 декабря Таныгин явился к нарядчику пьяным.

Комсомольская организация относится примиренчески к дезорганизаторам Большанину, Фатнулину и Таныгину. Им не места в комсомоле и на производстве.

Чирнов.

ПЕРВАЯ В СОЮЗЕ ДИСПЕТЧЕРСКАЯ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ

Готова к опытной эксплуатации первая в Союзе диспетчерская централизация. В управлении Московско - Казанской ж. д. установлен и проверен в действии аппарат, посредством которого один работник (диспетчер) может управлять всеми стрелками и сигналами на участке Люберцы-2--Куровская протяжением в 87 километров.

Аппарат диспетчерской централизации автоматически регистрирует прохождение поездов по участку. Перед диспетчером находятся приборы управления, с помощью которых он переводит любую стрелку из сорок одной имеющихся на участке и любой из 92 сигналов. Световая доска (табло) позволяет диспетчеру

контролировать свои „распоряжения“.

Новая система исключает всякую возможность приема поездов на занятый путь. Без диспетчера стрелку не может перевести ни один работник. Диспетчерская централизация вместе с автоблокировкой (сооруженной между Люберцами-2 и Куровской) повышает пропускную способность участка на 48 проц., гарантируя максимальную безопасность движения.

После вступления диспетчерской централизации в постоянную эксплуатацию на всем участке Люберцы-2--Куровская будут упразднены должности стрелочников и дежурных по станции. Их функции переходят в дежурному диспетчеру и поездным кондукторам.

Лыжный пробег Тайга—Томск

Коллектив физкультурников Тайгинского рабфака в составе 13 человек, 22 января выходит в лыжный пробег по маршруту Тайга—Томск, с рапортом начальнику транспортного института об итогах учебы за первое полугодие.

Во время перехода рабфаковцы проведут с железнодорожниками Томской ветви беседы о решениях декабрьского Пленума ЦК ВКП(б) и о задачах физкультурного общества „Локомотив“.

А. Суворов.

Ни керосина, ни электричества...

Студенты Тайгинского рабфака ТЭМИИТ, готовясь к зачетной сессии, не имеют возможности в вечернее время заниматься уроками из-за отсутствия освещения. Правда, в одном общежитии имеется электро-освещение, но свет от него настолько слабый, что без керосиновых ламп обойтись нельзя.

Во втором общежитии исключительно керосиновое освещение, а так как керосину в рабфаке зачастую нет, то сидеть студентам приходится в потьмах.

Материальный склад отпущает рабфаку керосина „голодную“ норму 20-30 литров в месяц, его конечно не хватает. Нет керосина и в Рай ОРС'е.

Студентка Л. Вахманина.

О стенной газете забыли

В конторе 5 дистанции пути редколлегия стенной газеты „Путеец“ (редактор тов. Майоров) не только не улучшает качество своей работы, а наоборот ухудшает.

Если первое время газета регулярно выходила один раз в пятидневку, то сейчас нередки случаи, когда она не выходит и раз в месяц.

Партийная и профессиональная организация решительных мер к выправлению работы редколлегии стенной газеты не принимают.

Ч-рь.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО