

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАМГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 81—82 (651—652)

30 июля 1937 года, пятница.

Цена 10 коп.

СЕГОДНЯ ВСЯ СТРАНА ПРАЗДНУЕТ СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ



„...товарищи, железнодорожники сейчас ощущают чувство бодрости, чувство уверенности, дышат полной грудью, потому что железнодорожники, вдохновленные Сталиным, его наказом, сплоченные лучшими большевиками на транспорте, улучшили свою работу“.
(Л. М. КАГАНОВИЧ.)



К НОВЫМ ПОБЕДАМ!

„Будем работать так, чтобы уверенно, с честью нести знамя нашей великой железнодорожной державы“—этот боевой призыв сталинского наркома советские железнодорожники выполняют по-большевистски.

Сегодня исполняется два года с тех пор, когда железнодорожники были приняты в Кремле товарищем Сталиным и членами правительства.

30 июля 1935 г. знаменательная дата в жизни всей страны. Воодушевленные речью и согреты любовью великого Сталина железнодорожники под руководством Л. М. Кагановича ринулись в бой за превращение ж. д. транспорта из отстающей отрасли народного хозяйства в передовую.

В своей речи на приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин поднял на небывалую высоту значение транспорта, он говорил о великой чести быть железнодорожником нашей родины.

Товарищ Сталин призвал к тому, чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером...

Железнодорожники ведут успешную борьбу за выполнение указаний товарища Сталина. Резко снизилось количество аварий и крушений, идет развернутая борьба за окончательную их ликвидацию. В последнее время скорые и пассажирские поезда идут по расписанию. 70% товарных поездов ходят по графику. Железные дороги справляются с планом государственных перевозок. В сутки грузится 95—100 тысяч вагонов.

Под руководством партии и правительства, при активной помощи НКВД, железнодорожники разгромили вражеские гнезда, железной рукой изгоняют с транспорта японо-немецких троцкистско-бухаринских шпионов и диверсантов.

„Мы, как армия, имеющая огромное значение в

деле под'ема всего народного хозяйства, в деле обороны страны, заявляем, что, когда это потребует, железнодорожники, их семьи, их сыновья, их дочери будут в первых рядах борцов за полную победу нашей родины над любым врагом, который посмеет посягнуть на наши границы“ (Л. М. Каганович).

Великая армия советских железнодорожников в день своего радостного праздника демонстрирует свою безграничную любовь, свою сплоченность и беззаветную преданность большевистской партии, правительству и вождю народов товарищу Сталину.

Всесоюзный день железнодорожного транспорта—знамя борьбы железнодорожников за новые победы, за полное осуществление указаний родного и любимого Сталина.

Да здравствует первый машинист локомотива революции товарищ Сталин!

Да здравствует железный нарком Л. М. Каганович!

Марш железнодорожников

Широким простором, от края до края
Легли боевые пути.
Сквозь эти просторы, звеня и сверкая,
Победная песня летит.

И где бы пути наши не пролегали,
На запад, восток или юг,—
На знамени нашем написано Сталин,
Наш вождь и учитель и друг.

Навстречу полям и путям и минутам
Несут эту песнь поезда,
И время ведет за собою маршрутом,
Покрытые славой года.

И где бы пути наши не пролегали,
На запад, восток или юг,—
На знамени нашем написано Сталин,
Наш вождь и учитель и друг.

Стране отвечаем мы новым под'емом.
И каждый в пути эшелон,
И каждая встреча с любимым Наркомом
Есть рапорт стахановских тонн.

И где бы пути наши не пролегали,
На запад, восток или юг,—
На знамени нашем написано Сталин,
Наш вождь и учитель и друг.

Немало у нас боевых биографий,
Рожденных героикой лет.
Мы знаем один и единственный график,
И это—наш график побед.

И где бы пути наши не пролегали,
На запад, восток или юг,—
На знамени нашем написано Сталин,
Наш вождь и учитель и друг.

Но если дыханье войны грозное
Нас двинет навстречу боям,
Мы твердой рукой поведем бронепоезд
По нашим советским путям.

И где бы пути наши не пролегали,
На запад, восток или юг,—
На знамени нашем написано Сталин,
Наш вождь и учитель и друг.

От стрелочника до диспетчера

С раннего детства Александр Андреевич Колубаев пошел работать, добывать себе кусок хлеба. Часто находясь у полотна железной дороги, Александр Колубаев, глядя в конец удаляющегося поезда, мечтал: — Стоит он у стрелки, держит флажок или играет в рожок, а мимо него пробегает много, много вагонов, а в вагонах люди, хлеб, машины и другие грузы, необходимые не об'ятной стране.

Октябрьская революция дала каждому трудящемуся право на труд, право на образование. В 1927 году Александр Колубаев поступает на железную дорогу стрелочником, его юношеские мечты сбылись.

Колубаев с первых же дней уходит в изучение техники работы железных дорог. Изучая и овладевая техникой ж. д. транспорта, тов. Колубаев переходит работать с весовщиками в дежурные по станции.

Работая дежурным по станции, Александр Андреевич продолжает заниматься над собой. Его назначают работать заместителем начальника станции Тяжин, а вскоре начальником станции Итат.

В 1934 году, окончив курсы линейных диспетчеров, Александр Колубаев

назначается диспетчером Тайгинского отделения: В первые дни работы молодой диспетчер с большим трудом справляется со своими обязанностями.



С приходом Лазаря Моисеевича Кагановича на транспорт, т. Колубаев, как и сотни других железнодорожников, окруженных заботой и вниманием, овладевает техникой диспетчерской работы, добивается 100% отправления и проследования поездов по наркомовскому графику.

Праздник железнодорожников Александр Андреевич Колубаев встречает как стахановец. Он лучший диспетчер нашего отделения.

Л. Мищенко.

Добьюсь звания вагонного мастера

Работать на железную дорогу я пришел в 1929 году. Работал вызывальщиком в паровозном депо 1 год. Потом меня выдвинули работать смазчиком.

Чтобы хорошо знать дело, я изучил Правила технической эксплуатации, буксосмазочное хозяйство, читаю новые книги по вагонному делу.

Уже год, как я работаю поездным мастером.

Первую поездку я хорошо помню. Сел я в вагон. Припомнил все, что изучал. Немного нервничал, но работу старался выполнить хорошо.

Сейчас я — стахановец. Учусь в школе мастеров социалистического труда. Учиться мне тяжело, — по национальности — я удмурт, плохо читаю. Но труднос-

ти меня не пугают. Буду учиться и дальше. Звание вагонного мастера добьюсь.

Транспорт я люблю, свою работу тоже. Перед каждой поездкой я заключаю договор на соревнование с паровозной и кондукторской бригадами. За время своей работы у меня нет отцепки вагонов по горению букс, нет аварий и крушений.

Только здесь, на железной дороге, я почувствовал, что начинаю жить. Меня ценят, мне доверяют. В свой праздник железнодорожников я добьюсь еще более четкой работы. Буду с поездными бригадами водить поезда без отцепок, строго по графику.

Карнин, Иван Васильевич,

поездной мастер — стахановец.

В борьбе за наркомовский график

Вступая на дежурство, я знакомлюсь не только с положением на участке, но и узнаю, кто где дежурит и кто ведет поезда. Изучив график, я знаю где и какой поезд пропустить на проход или поставить под обгон.

Договариваюсь с машинистом и главным кондуктором поезда, идущего с опозданием, о том, как бу-

ду пропускать поезда и требую от них, чтобы они делали нагоны на перегонах, говорю им сколько нужно нагнать, чтобы притти во время. Заранее сообщаю станциям о подходе поездов.

Работая так, я всегда добиваюсь хороших результатов.

Т. А. Феденченко, диспетчер-стахановец отделения движения

Доверие наркома оправдаю

Жить и работать в нашей стране — великое счастье. Это говорю я, который уже с 13 лет изведаль жизнь батрака, беспризорничества.

Работал я на судженских копях счетчиком. В 1926 году устроился на транспорт ремонтным рабочим, и постепенно, благодаря честной, добросовестной работе дошел до главного кондуктора. Как стахановец, я в 1935 году был вызван на совещание железнодорожников в Москву, в Кремль.

Нет слов описать той радости, которую я испытал при встрече с любимым вождем товарищем Сталиным, Лазарем Моисеевичем Кагановичем и членами правительства.

В наркомате путей сообщения с нами беседовал тов. Каганович. Разговаривая с Лазарем Моисеевичем, мы все сначала тушевались, но отечески простая речь, внимательное выслушивание наших сообщений, забота о нашем быте и работе сгладили все, и мы беседе вели по-деловому просто. Я рассказал, какие на нашей дороге недостатки, что нам мешает работать.

В конце совещания Лазарь Моисеевич меня и ряд других товарищей награждал значком „Ударнику сталинского призыва“ и именными часами. Принимая этот ценнейший подарок, я дал слово положить все силы на улучшение работы транспорта.

Вернувшись домой, я через отделенческую и дорожную газеты начал передавать свой опыт, вскрывать недостатки и помогать ликвидировать их. Так я стал

рабкором. Я учусь в школе стахановцев, имею хорошие и отличные оценки.

За свою работу главным кондуктором с 1934 года я не имею ни одного опоздания поездов. Добиваюсь этого тем, что до отправления поезда прихожу за час раньше, инструктирую старшего и младшего кондукторов, даю им точные указания по работе в поезде.

День у меня занят так: с 3 часов утра до 1 часа дня в поездке (Томск—Тайга), с 4-х до 8 в школе. Нахожу время и для чтения художественной литературы, уделяю внимание семье, детям. С дочками читаю газеты, книги.

Часто меня спрашивают дети о товарище Сталине, Л. М. Кагановиче. Отыскивают их портреты в газе-



тах. Указывая на портрет наркома, говорят: „Это Лазарь Моисеевич, он папе часы подарил“.

Дома мне создан уют, я отдыхаю, и с новыми силами работаю и учусь.

Доверие нашего наркома

оправдаю. В этом мне поможет школа, коллектив и наш любимый нарком — Лазарь Моисеевич Каганович, моя Советская страна.

И. Толстик, главный кондуктор Тайгинского резерва.

Как работает наше отделение

Работники нашего отделения неплохо справляются с теми задачами, которые поставил перед нами любимый вождь народов товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле. Под руководством железнодорожного наркома Л. М. Кагановича тайгинские железнодорожники добились резкого улучшения количественных и качественных показателей в своей работе.

Если участковая скорость движения товарных поездов в 1935 году и до половины 1936 года на отделении составляла всего 15-16 километров в час, то за последние два месяца этого года она увеличилась почти вдвое, т. е. составила 27 кл/час при норме 24 кл/час.

Процент проследования товарных поездов по расписанию в первой половине 1936 года не превышал 5%, а сейчас проследование поездов по графику 80—90% и больше.

Наряду с большевистской борьбой за выполнение нар-

комовского графика движения поездов, проведена большая работа по организации работы станций.

Простой вагонов по станциям Тайгинского отделения в большинстве случаев ниже нормы. Оборот вагонов за последние два месяца не превышает одних суток при норме 1,15 суток, в то время, когда в 1936 году он составлял 3,25 суток. Перевыполнение мы имеем и по ряду других важнейших измерителей работы отделения и станций.

Успехи в работе безусловно не пришли сами. Они являются результатом упорной борьбы. Изгонять с транспорта шпионов и диверсантов. Нужно было повседневно разоблачать предельщиков, бороться с политическим и техническим невежеством, царившим среди отдельных работников.

Мы не должны успокаиваться на достигнутых успехах. Недостатков в работе еще очень много. Наше отделение не выполняет го-

сударственного плана погрузки. В июне при задании погрузить 21224 вагона погружено 16922 в. т. е. 82,2 проц. В июне план погрузки угля выполнен на 107,3 проц. За 28 дней июля при задании погрузить 20804 вагона погружено 16441 в. т. е. 79 проц. За эти дни погрузка угля выполнена на 93 проц. К сегодняшнему дню полностью вывезен уголь с копеекских отвалов. Наряду со снижением времени простоя вагонов на одних станциях, другие поддерживают вагоны сверх установленной нормы, а резервы к выполнению и перевыполнению имеются громадные.

Повышая революционную бдительность, овладевая большевизмом, осваивая технику, мы обеспечим 100 проц. выполнение всех заданий нашей работы под руководством Л. М. Кагановича.

Виталий Окул, инженер Управления отделения движения.

ЛИТЕРАТУРНАЯ СТРАНИЧКА

АЛЕКСАНДР НИКОНОВ

ПОЕЗД СПАСЕН

(Из рассказов, присланных на литературный конкурс в газету «Рабкор-транспортник»)

Ночь. Блестят рельсы. Разрывая тишину полей, летит паровоз с длинной цепью вагонов и выбрасывает из трубы в звездную высь охапки дыма.

На паровозе трое. Трое чумазых в брезентовых спецовках.

На котел льется мутный свет фонаря. В открытые двери с полей врывается осенняя прохлада.

Когда открывается дверка топki — огненный свет заливает внутренность паровоза дрожащей краснотой. Кочегар Мишка Долин тяжелой лопатой бросает уголь в бело-огненную пасть топki.

На лице у него нефть и угольная пыль. Сахарной белизной сверкают зубы.

Его сменяет большеголовый помощник машиниста Слепцов.

Машинист Кривицкий, прямой и длинный, как паровозное дышло, высунув в окно голову, устало смотрит на бегущие под паровоз рельсы.

Вагоны нервничают: толкаются, напирают на паровоз. В вагонах—оборудование и машины, закупленные за границей.

Поезд с придавленным грохотом пронесся по мосту... Кривицкий вздрогнул. Через пятнадцать километров вторая река. И там за станцией поезд встанет в тупик, чтобы пропустить встречный.

Кривицкий больше открыл регулятор и, незаметно пройдя мимо Слепцова, который накачивал левым инжектором из тендера в котел воду, вышел на площадку к цилиндрической части котла. На площадке, согнувшись, он долго возился возле насоса Вестингауза.

Вернувшись обратно, Кривицкий быстро взглянул на манометр, показывающий давление воздуха в главном резервуаре. Посмотрел в топку на белые языки пламени, сказал:

—Ребята! Подбросьте-ка угля!

Не замечая жары, Мишка начинает бросать в топку уголь.

Мишка Долин недавно пришел из Красной армии и стал работать в депо. Потом из чернорабочих перешел в кочегары. А теперь учится на помощника машиниста. Любит он паровоз и, как верного друга, бережет его.

В свободное время надолго уходит Мишка в депо. С любовью чистит, проверяет и украшает чумазого друга, старательно готовит его к очередной поездке.

Смотрит Мишка на звездное небо и мечтает о будущем. Мечты Мишки всегда о паровозе.

Он видит себя уже машинистом.

Вот он ведет скорый поезд. Предельная скорость. Зима. Ночь. Мрак. Крутит метель. Воет ветер. Топка гудит. Высунувшись по грудь в окно смотрит он вперед.

Он должен привести состав во время, а иначе... иначе пятно на транспорте...

Мишка снова берет в руки лопату.

В это время Кривицкий увидел мелькающие вдали огни станции, оторвался от окна и закричал:

—Ребята! Поезд летит в тупик. Тормоза не действуют... Катастрофа... Выхода нет... Погибли...

—Крушение?—вскрикнул Мишка и, выронив из рук лопату, бросился к окну.

—Мы погибнем!—заметался по паровозу Слепцов.

—Можно спастись!—крикнул Кривицкий.

Слепцов подскочил к нему.

—Как спастись?

—Выход один... Спрыгнуть с паровоза!..

Слепцов подскочил к двери, взглянул вниз.

—Чего смотришь, прыгай! Ну!

—Страшно!

Отскочил обратно, бросился к другой двери.

—Прыгай! Ну! раз, два...

Взмахнув руками, Слепцов прыгнул.

Кривицкий пригнулся, готовый последовать за помощником, но его сзади за воротник спецовки схватил Мишка.

—Обожди, Борис Петрович, может остановим...

—Пусти! Жизнь дороже

—рванул Кривицкий, отталкивая Мишку.

—Стой, дезертир! Нужно остановить!—заревел Мишка, отбрасывая Кривицкого к двери тендера и, поскольку знаясь, упал на него сам.

Кривицкий ударил его по лицу.

—Пусти!

Мишка прижал коленом грудь Кривицкого.

—Нет, лучше погибнуть

самим, но поезд остановить. Дезертирства нам не просят. Нельзя угрожать паровозу, вагоны с грузом...

Кривицкий высвободил из-под спины правую руку и, схватив тяжелый гаечный ключ, ударил Мишку по голове.

Мишка вскрикнул, схватился за голову. Струилась кровь. Блестели глаза. Молнией сверкнула догадка. Схватил лопату и налетел на Кривицкого...

—Ты знал, гадина... подстроил... Паровоз не мог подвести... Не уйдешь!

Кривицкий заелозил на полу, застонал.

Паровоз прошел стрелку...

Мишка опомнился. Рванулся к регулятору. Схватился за медную ручку крана машиниста. Повернул до отказа, но... тормоза не действовали. Растерявшись, жал холодную блестящую ручку.

Вопросы, словно раскаленные угли о небо топki, бились в голове.

—Как затормозить? Как остановить поезд? С чего начать?

Выглянул в окно.

Будто испугавшись чего-то страшного впереди, стаями бегут телеграфные столбы назад в поле. Большой черной птицей летит навстречу станция, распустив крыльями платформы.

И опять вопросы:

—Какие гудки? Короткие? Длинные? Сколько?

Почти месяц занимался в кружке помощников машиниста, изучая дымовую и огневую коробку... а в сигналах путался, как в густом незнакомом лесу.

Повалился Мишка на котел и не чувствовал, как по ноге бежал кипятком из водомерного краника.

Летит паровоз, набирая скорость...

Бросился к двери. Впереди увидел свинцовую гладь реки. Далекой звездой дрожал фонарь на заднем вагоне. Отшатнулся к котлу. Руками стиснул голову. Дико вскрикнул:

Какой длинный поезд! И неужели все... в щепки... и паровоз... может ли это быть?

Что-то громадное, широкое распирало грудь. По грязному лицу бежали слезы.

—Нет, не может этого быть!

Прыгнул к Кривицкому. Затормозил. Тот, очнувшись, оторвал от пола лохматую в угольной пыли голову.

—Кривицкий, дружище, ты хорошо знаешь машину, останови, спаси... Иначе в топку тебя, паразита, спущу! Борис Петрович, останови... Скорей!

—Поздно, — прохрипел Кривицкий.

—Нет, не поздно! Нет!—крикнул Мишка и потащил Кривицкого к котлу. В ухо ему крикнул:

—Дай сигнал о торможении!

Кривицкий взглянул на него, бросил взгляд в по-

ле, подумал: крушение! смерти! Нет, еще жить, жить!

И, стиснув зубы, он дернул свисток. Сигнал полетел над вагонами...

Говори, с чего начинать!.. Скорей!..

—Рочек влево на центр... Регулятор открой... Рочек влево... до конца...

Мишка останавливал паровоз контрпаром. Паровоз вздрогнул, заскрежетали колеса... Пол задрожал, заплескал, поплыл из-под ног.

Лязг пробежал по буферам в хвост поезда. Поезд сразу начал замедлять ход...

Врезавшись в грудь шпал, паровоз встал. Нажали вагоны... От толчка на паровозе разбился фонарь. Стало темней.

Кривицкий схватился за Мишку...

—Падаю: ноги не держут. Изувечил ты меня.

Мишка радостно закричал:

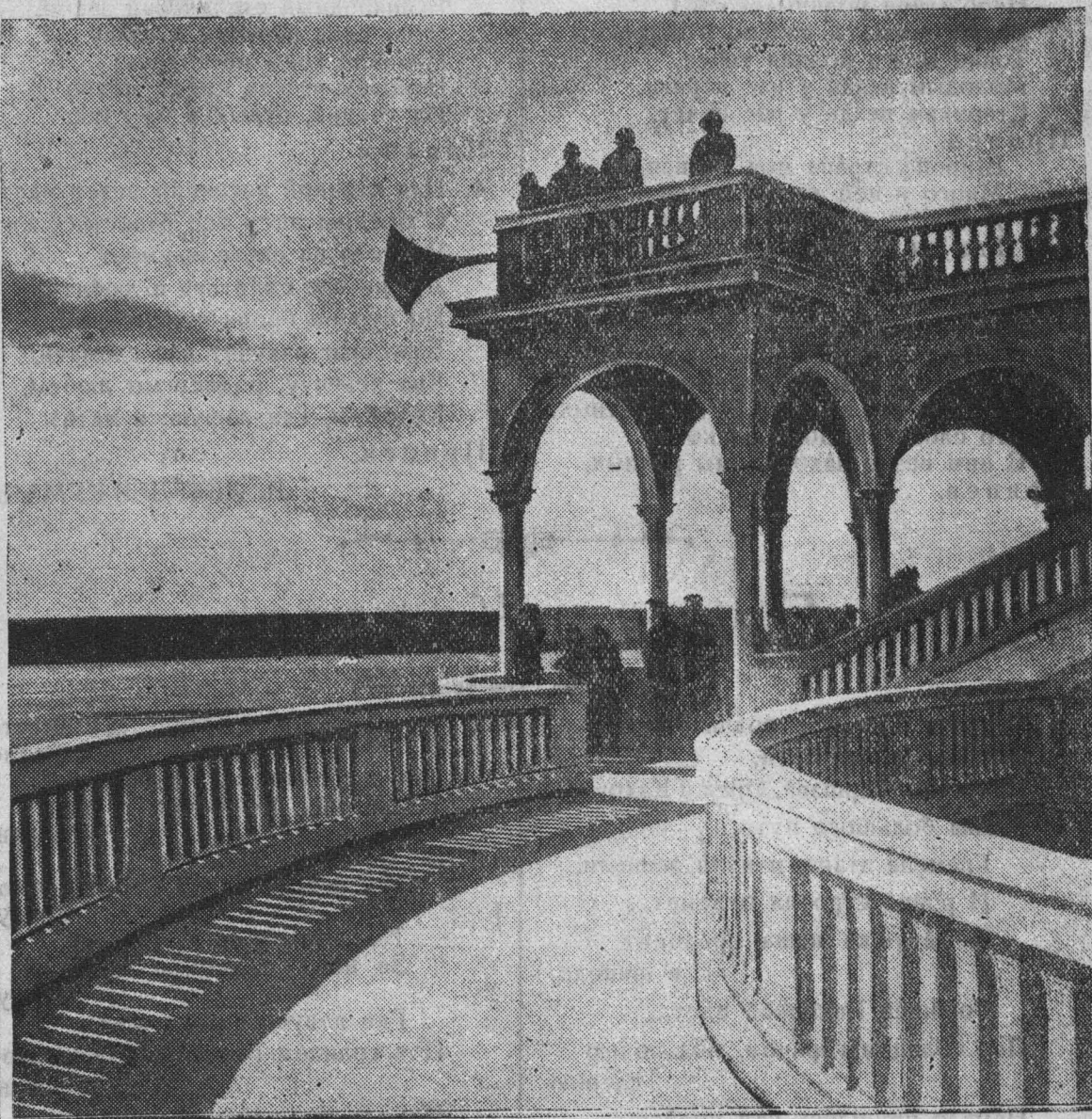
—Встал паровоз... Стоит! Целы вагоны!

Пошатнулся.

—Что с ногами у меня? Жжет... плечо в крови...

Хотел поддаться за Кривицкого. Оба шатнулись. Упали в разлитую нефть.

Со станции к паровозу бежал народ.



КАНАЛ МОСКВА—ВОЛГА.

На снимке: речной вокзал в Химках (балкон 1-го этажа)

(Союзфото)

...Веселая песня звени, спасибо товарищу Сталину за наши чудесные дни



Колонна учеников 30-й начальной школы г. Томска на школьном празднике (Фото М. Носкова).

Песня о родине

1. От Москвы до самых до окраин,
С южных гор до северных морей
Человек проходит, как хозяин
Необъятной родины своей.
Всюду жизнь и вольно и широко,
Точно Волга полная течет.
Молодым везде у нас дорога.
Старикам везде у нас почет.

Припев.

Широка страна моя родная,
Много в ней лесов, полей и рек!
Я другой такой страны не знаю,
Где так вольно дышит человек.

2. Наши нивы глазом не обшаришь,
Не упомнишь наших городов,
Наше слово гордое — „товарищ“ —
Нам дороже всех красивых слов.
С этим словом мы повсюду дома,
Нет для нас ни черных, ни цветных.
Это слово каждому знакомо,
С ним везде находим мы родных.

Припев.

3. За сголом — никто у нас не лишний,
По заслугам каждый награжден.
Золотыми буквами мы пишем
Всенародный сталинский закон.
Этих слов величие и славу
Никакие годы не сотрут:
Человек всегда имеет право
На ученье, отдых и на труд.

Припев.

4. Над страной весенний ветер веет,
С каждым днем все радостнее жить,
И никто на свете не умеет
Лучше нас смеяться и любить!
Но сурово брови мы насупим,
Если враг захочет нас сломать,
Как невесту, родину мы любим,
Бережем, как ласковую мать!

Припев.

В. ЛЕБЕДЕВ-КУМАЧ.

Песня о Каховке

(Из фильма „Три товарища“)

1. Каховка, Каховка, родная винтовка,
Горячею пулей лети.
Иркутск и Варшава, Орел и Каховка,
Этапы большого пути.

Гремела атака, и пули звенели,
И ровно строчил пулемет...

И девушка наша проходит
в шинели,

Горящей Каховкой идет...

Под солнцем горячим, под ночью
слепою

Немало пришлось нам пройти.

Мы, — мирные люди, но наш

бронепоезд

Стоит на запасном пути.

2. Ты помнишь, товарищ, как вместе
шатались,
Как нас обнимала гроза?
Тогда нам обоим сквозь дым
улыбались

Ее голубые глаза.

Так вспомним же юность свою
боевую,

Так выпьем за наши дела,
За нашу страну, за Каховку
родную,

Где девушка наша жила.

Под солнцем горячим, под ночью

слепою

Немало пришлось нам пройти.

Мы, — мирные люди, но наш

бронепоезд

Стоит на запасном пути.

От края и до края

(Из оперы „Тихий Дон“).

От края и до края,
От моря и до моря,
Берет винтовку народ трудовой.

Народ боевой,
Готовый на горе,
Готовый на муки,
Готовый на смертный бой.

За землю, за волю,
За лучшую долю
Идем опять на фронт,
Но зная, зная за что.

Мы знаем за что:
За землю, за волю,
За лучшую долю
Готовы на смертный бой.

Спой нам, ветер...

(Из фильма „Дети капитана Гранта“)

1. А ну-ка, песню нам пропой, веселый ветер,
Веселый ветер, веселый ветер.
Моря и горы ты обшарил все на свете,
И все на свете песенки слышал.

Спой нам, ветер, про дикие горы,
Про глубокие тайны морей,
Про птичьи разговоры,
Про синие просторы,
Про смелых и больших людей.

Припев:

Кто привык за победу бороться,
С нами вместе пускай запоет:
„Кто весел — тот смеется,
Кто хочет — тот добьется,
Кто ищет — тот всегда найдет“.

2. А ну-ка, песню нам пропой, веселый ветер,
Веселый ветер, веселый ветер.
Моря и горы ты обшарил все на свете,
И все на свете песенки слышал.

Спой нам, ветер, про чащи лесные,
Про звериный запутанный след,
Про шорохи ночные,
Про мускулы стальные,
Про радость боевых побед.

Припев:

Кто привык за победу бороться,
С нами вместе пускай запоет:
„Кто весел — тот смеется,
Кто хочет — тот добьется,
Кто ищет — тот всегда найдет“.

3. А ну-ка, песню нам пропой, веселый ветер,
Веселый ветер, веселый ветер.
Моря и горы ты обшарил все на свете,
И все на свете песенки слышал.

Спой нам, ветер, про славу и смелость,
Про ученых, героев, бойцов,
Чтоб сердце загорелось,
Чтоб каждому хотелось
Догнать и перегнать отцов.

Припев:

Кто привык за победу бороться,
С нами вместе пускай запоет:
„Кто весел — тот смеется,
Кто хочет — тот добьется,
Кто ищет — тот всегда найдет“.

4. А ну-ка, песню нам пропой, веселый ветер,
Веселый ветер, веселый ветер.
Моря и горы ты обшарил все на свете,
И все на свете песенки слышал.

Спой нам песню, что в ней прозвучали
Все весенние песни земли,
Чтоб трубы заиграли,
Чтоб губы подпевали,
Чтоб ноги веселей пошли.



Я. Зайцев, мастер-стахановец промывочного цеха.



А. Г. Петров, пом. инспектора по безопасн.



ГЛУШКОВ, диспетчер-стахановец ст. Тайга.

Меня вырастил Лазарь Моисеевич Каганович

Машинистом паровоза я работаю с 1933 года. До прихода Л. М. Кагановича на ж. д. транспорт я, как и другие молодые машинисты, ездил на паровозах малой мощности. Молодежь на паровозы мощных серий не ставили, заявляя, что мы с работой не справимся.

Работать хотелось, но не давали. Держать большую скорость, водить тяжеловесные составы запрещали.

Лазарь Моисеевич Каганович разоблачил всяких предельщиков, стал поддерживать и призывать машинистов ездить на большом клапане. На призыв любимого наркома откликнулись сотни и тысячи машинистов дорог Союза, откликнулись лучшие машинисты и нашего депо. Из лучших паровозных бригад в депо была организована колонна водителей тяжеловесных поездов. Вожаком этой колонны являлся лучший машинист депо Петр Иванович Катаев. В эту колонну был принят и я.

Вскоре организовалась комсомольская кривоносовская колонна, вожаком колонны был избран я. В соревновании с колонной П. И. Катаева мы не отставали.

Осенью 1936 года Лазарь Моисеевич призвал машинистов-кривоносовцев разбить новоявленных предельщиков, заявляющих, что на тощих углях и на смесях ез-

дить нельзя. На призыв любимого наркома мы с машинистами тт. Чулановым и Федоренко для экономии топлива решили использовать изгарь из передней топки паровоза. Нас под-



держали теплотехники и партийная организация депо. В первую поездку я в смеси угля имел 10 проц. изгари, результат получился замечательный: поезд привел с большим нагоном. За мной последовали и другие машинисты. Пережоги топлива прекратились. Экономии угля на своем паровозе я добился до 10 тысяч килограмм в месяц.

В декабре 1936 года Лазарь Моисеевич меня, как лучшего машиниста депо,

наградил знаком „Почетному железнодорожнику“, при своем мне звание машиниста 1 класса.

Любимому наркому, вырастившему меня, я отвечаю делом: межпромысловый пробег своего паровоза Су 207-27 довел до 18 тысяч км, техническую скорость до 55 км при норме 44.

Алексей Бычков,

машинист-комсомолец депо Тайга.

ЛУЧШИЕ ЛЮДИ СТ. ЯШКИНО

В борьбе за выполнение приказов любимого наркома коллектив работников ст. Яшкино вырастил немало стахановцев, дающих высокие производственные показатели.

Составитель т. Федосеев систематически перевыполняет измерители по обработке поездов. На каждый поезд он затрачивает в среднем 18-20 минут.

Весовщик т. Мироедов умелой организацией и правильной расстановкой рабо-



А. ДЮКОВ, стрелочник-стахановец ст. Яшкино.

Боремся за качество работы

Лазарь Моисеевич Каганович нас, вагонников, научил, как нужно работать. Если раньше моя бригада выполняла все виды ремонта, то сейчас мы проводим только ремонт кузовов.

Рабочие моей бригады выполняют нормы на 300—350 процентов. Высокой производительности труда мы добились правильной организацией работы. К ремонту вагонов приступаем с установливания стоек и настила пола, затем правим дверные и лобовые кузова. Исправив кузова, присту-



паем к зашивке стенок и вставливаю люков, затем начинаем зашивать гвоздями стенки. Если есть нужда, меняем арки. Установив воинское оборудование, приступаем к наложению штабелей по кузовам и по полу. Заканчиваем работу сменой потолочной обшивы и карнизов.

Части ремонтируем и делаем не тогда, когда вагон поставили, а заготавливаем их заранее. От этого ускорился процесс ремонта, повысилось его качество. В моей бригаде сейчас изжит брак в работе.

Праздник мы встречаем стахановскими победами не только нашей бригады, но и всего цеха. Цех за две стахановские декады отремонтировал 63 вагона при месячной норме 70.

М. Т. Томилин,

бригадир стахановец плотников цеха среднего ремонта вагонного депо Тайга.



И. ТРИЗНА, бригадир стахановец комплексной бригады цеха под'емки депо Тайга.

Анжерская перевыполняет план погрузки

Всесоюзный день железнодорожников анжерцы встречают перевыполнением плана погрузки угля.

Начиная с 20 июля все дни (за исключением 23 июля) станция перевыполняет суточные задания по погрузке. Скопившиеся на анжерских коях отвалы угля ликвидированы.

В борьбе за высокие образцы работы наилучшие показатели дали: составитель т. Локтионов, маневровый машинист т. Клычков, дежурный по станции т. Лебедев и старший стрелочник т. Шарафундинов.

Голубев,

зам. начальника ст. Анжерская.

МАСТЕРА СТАХАНОВСКОЙ РАБОТЫ

Лучшие люди станции Судженка встречают Всесоюзный день железнодорожников высокими производственными показателями работы.

Составитель 2-й смены тов. Егоров систематически перевыполняет заданные нормы. В среднем производительность его труда за июль выразилась в 160 проц. 27 июля состав в 67 вагонов он сформировал за 34 минуты при норме 2 часа 14 мин., состав в 54 вагона сформировал за 24 минуты вместо 1 ч. 40 мин. по норме. Этим успехом в работе т. Егорову удалось добиться потому, что работавший с ним маневровый машинист т. Стаини стрелочники тт. Никифоров (5 пост) и Шубилов (4 пост) также работали исключительно

четко и добросовестно.

Не худшие показатели имеет составитель 3 смены т. Коротаев, сцепщик Атабаев и машинист маневрового паровоза № 3091 тов. Сулимов. 27 июля групповой состав в 77 вагонов ими был сформирован за 38 минут при норме 2 ч. 34 мин. Второй состав в 63 вагона был сделан за 20 минут вместо 2 час. 15 мин.

Нельзя не отметить образцовую работу стрелочников тт. Иванова, Крюкова и Рудькова. В их работе никогда нет брака, маршруты приема и отправления они готовят быстро, стрелочное хозяйство своего района содержат в отличном состоянии. Тов. Иванов за последние два месяца подготовил 3 младших стрелочника.

Из дежурных по станции лучшие показатели в работе имеют тт. Шабалин и Семенов. Простой вагонов эти товарищи довели до 10-11 час. при норме 16.

По-стахановски работают таксировщики тт. Иванова и Стаина. Выписку и таксировку документов они производят за 30 минут при норме 1 ч. 40 м. Технический контролер т. Арышев добился списывания состава из 70-80 вагонов за 7—8 минут.

Эти измерители говорят за то, что стахановцы ст. Судженка по-большевистски борются за выполнение боевых приказов наркома тов. Кагановича.

Барбанов,

зам. начальника станции Судженка.

чей силы сокращает время на погрузке и выгрузке вагонов.

Дежурный по станции т. Дворяк работает исключительно четко, без брака. За стахановскую работу получил наркомовскую премию.

Маневровый машинист т. Богулко на каждой операции по формированию поездов экономит до 15 минут времени.

Хорошо работает стрелочник т. Дюков, комсомолец. Его пост всегда содержится в отличном состоянии.

Заболотский,

начальник станции Яшкино.

ПРИЕМ В КРЕМЛЕ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА „АНТ-25“ —ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА тт. ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА и БЕЛЯКОВА

26 июля в Георгиевском зале Большого Кремлевского дворца состоялся прием Героев Советского Союза товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, блестяще совершивших впервые в истории замечательный беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—Северная Америка. Прием был устроен Центральным Комитетом ВКП(б) и правительством Союза ССР.

На приеме присутствовали рабочие и работники авиационной промышленности, родные и друзья товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, работники Наркомата оборонной промышленности и других наркоматов и организаций, работавшие непосредственно по обслуживанию перелета, члены ЦК ВКП(б) и правительства. Присутствовали также маршал Советского Союза тов. Егоров, секретарь МК ВКП(б) тов. Хрущев, руководители военной и гражданской авиации, крупнейшие конструкторы, директора заводов, Герои Советского Союза и другие.

Появление в зале товарищей Сталина, Молотова, Ворошилова, Кагановича, членов ЦК ВКП(б) и правительства было встречено бурной овацией, восторженными криками: „Ура товарищу Сталину!“, „Да здравствует наш великий, родной Сталин!“

За столом президиума товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Калинин, Каганович, Микоян, Чубарь, Езов, Рухимович, Шмидт, Алкснис, Туполев, Чкалов, Байдуков и Беляков.

Во время приема начальник Главсевморпути Герой Советского Союза тов. О. Ю. Шмидт провозгласил тост в честь экипажа самолета „АНТ-25“—товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова.

Восторженной бурной овацией всех присутствующих был встречен провозглашенный затем тов. О. Ю. Шмидтом тост в честь гениального организатора и вдохновителя беспремерного в истории перелета через Северный полюс, в честь великого вождя народов товарища Сталина. Все встают. Огромный зал оглашается бурной овацией и возгласами: „Да здравствует товарищ Сталин!“, „Ура товарищу Сталину!“, „Да здравствует большевистская партия!“

Следующий тост тов. О. Ю. Шмидт провозглашает за ближайшего друга и соратника товарища Сталина—председателя Совета Народных Комиссаров СССР товарища В. М. Молотова. Зал горячо приветствует главу советского правительства товарища Молотова.

Далее тов. Шмидт провозглашает тост за председателя ЦИК СССР товарища М. И. Калинина. В зале гремит овация.

Снова зал оглашается бурей оваций, когда тов. Шмидт поднимает бокал в честь славного народного комиссара обороны первого маршала Советского Союза товарища К. Е. Ворошилова, в честь железного наркома ж.-д. транспорта товарища Л. М. Кагановича, в честь верного стража революции наркома внутренних дел товарища Н. И. Ежова, в честь народного комиссара оборонной промышленности товарища М. Л. Рухимовича и работников авиационной, оборонной промышленности.

Товарищ Ворошилов поднимает бокал за Героев Советского Союза, пламенных патриотов—товарищей Чкалова, Байдукова, Белякова, за верных сынов великого советского народа, первых в истории зимовщиков Северного полюса—товарищей Папанина, Кренделя, Федорова и Ширшова, за отважных сталинских питомцев—товарищей Громова, Юмашева, Данилина, совершивших беспремерный перелет по Сталинской трассе из Москвы через Северный полюс в Северную Америку и побивших мировой рекорд дальности полета, за коллектив советских полярников и их руководителей, ледового комиссара товарища О. Ю. Шмидта. Заключительные слова товарища Ворошилова посвящены мудрому вождю народов товарищу Сталину. Весь зал восторженно приветствует великого вождя и учителя народов—товарища Сталина.

Для присутствующих на приеме был дан концерт, организованный Всесоюзным комитетом по делам искусств при Совнаркомом СССР.



П. И. КАТАЕВ,
машинист—орденоносец, недавно назначенный НКПС
пом. инспектора по безопасности.

ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ

Семен Никитич Ульихин работает на станции Тайга с 1930 года. Начал работу с младшего стрелочника, затем работал сцепщиком, составителем, дежурным по путям, снова составителем. В настоящее время он инструктор стахановских методов работы.

С развертыванием стахановского движения т. Ульихин одним из первых стал в ряды стахановцев.

Показывая образцы работы, т. Ульихин первым задумался над усовершенствованием работы составителя. Тайга формирует поезда многих направлений: на запад, юг, Кузбасс. В прошлом станция не справлялась с формированием поездов. Были случаи нарушения установленной в парке специализации путей, парк часто оказывался забитым—вагоны простаивали сверх нормы.

В декабре 1936 года т. Ульихин с составителем т. Майковым предлагают свой метод—метод работы уплотненным фронтом. Это мероприятие ускорило в два—три раза формирование и расформирование поездов. Удалось добиться строжайшей специализации путей.

Тов. Ульихин передает свой опыт другим составителям. Сейчас в нечетном парке нет составителей, которые бы не работали по методу тт. Ульихина и Майкова. Не стало задержек поездов по вине составителей, соблюдается специализация путей.

В настоящее время метод работы тт. Ульихина и Майкова применяется на всех безгорочных станциях не только нашей дороги, но и других.

С 15 июня 1937 года т. Ульихин работает инструктором стахановских методов работы. Но он на этом не останавливается. Его интересует большее. Он сейчас готовится на маневрового диспетчера—командира, непосредственно руководящего всей маневровой работой на станции.

Тов. Ульихин является образцом таких людей, которые, разбивая старые, предельческие нормы, работают по-стахановски, по-кривоносковски, как учит нас любимый нарком Лазарь Моисеевич Каганович, ведущий нас, железнодорожников, к новым и новым победам.

Ан. Никиткина.

Детская площадка

На станции Тайга силами женщин железнодорожниц на месте динамовского катка оборудована детская игральная площадка и помещение для детей, не охваченных детсадами, лагерями и детплощадками.

На выделенные организации средства женщины закупили на 580 руб. всевозможных и гру-

шек. 1-го августа площадка будет открыта. Два воспитателя будут руководить играми детей. Питание дети не обеспечивают. На площадку дети принимаются бесплатно. Работать она будет с 10 часов утра до 4 ч. дня ежедневно.

Ответственный редактор
А. Кравченко.



Н. И. ГАРАЖЕ,
мастер-стахановец цеха среднего
ремонта вагонов депо Тайга.



А. С. ГЛАВАЦКИЙ,
бригадир—стахановец вагонно-
го депо Тайга.



Ф. П. КРУПЕННИКОВ,
сменный мастер-значист пункта
осмотра ст. Тайга.

Годовую программу работ закончим к XX годовщине Октября

Не так давно цех среднего ремонта Тайгинского вагонного участка план не выполнял. В месяц самое большое выпускали 25—30 вагонов. На больших путях, в ожидании, когда подадут в ремонт, десятки вагонов простаивали месяцами, а отдельные (с крупным ремонтом) стояли даже годами.

До приказа наркома Л. М. Кагановича о новом технологическом процессе средний ремонт вагонов производился однотипными бригадами, они и расшивали и ремонтировали. Вагоны в ремонте простаивали по 4—5 суток, вместо трех по норме.

С внедрением нового технологического процесса из среднего ремонта мы стали выпускать по 73 вагона в месяц. Ремонтируемые вагоны стоят в депо не более полутора—двух

суток при норме три. Резко улучшилось качество ремонта.

Согласно приказа о технологическом процессе мы организовали 3 бригады, каждая с разнотипным характером работы. Бригада т. Перепечкина работает по разборке вагонов и постановке подпольных, аппаратных и диагональных брусев. Бригады тт. Сотникова и Галузы работают по сборке вагонов.

Результаты правильной расстановки рабочей силы в бригадах сразу же сказались. Сейчас рабочие нормы выполняют на 200—300%.

Стахановцы цеха среднего ремонта вагонов поставили перед собой задачу: годовую программу ремонта вагонов закончить к XX годовщине Октября.

Н. И. Гараже,
мастер цеха среднего
ремонта вагонов депо Тайга.

Хорошо отдохнули

Приехали мы в лагерь отовсюду, но быстро сдружились, были одной семьей. Отряд наш в 35 человек был дружен и весел. Гурьбой мы любили ходить в лес, кататься на плоту, удить рыбу. Мы читали, пели, играли. Самыми яркими днями в лагере были—физкультурная спартакиада, игра в чапаевцев.

А как бывало весело, когда сумерки опускались на землю, и наш физкультурный руководитель начнет проводить новые аттракционы.

Так в беседах, играх, мы хорошо отдохнули, окрепли. Здоровый отдых нам создали наша партия и правительство. Нашу безграничную любовь и благодарность мы выражаем словами песни:

„Спасибо товарищу Сталину
За наши чудесные дни“.
Муленова Лена,
пионерка 8-го отряда имени
Л. М. Кагановича.