

# ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 17 (725)

12 февраля 1938 года, суббота.

Цена 5 коп.

## Накануне славной годовщины

(Передовая газеты „Гудок“)

23 февраля — знаменательный и радостный день для каждого патриота нашей социалистической родины. В этот день вся советская страна будет праздновать славное двадцатилетие Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота.

В огне гражданской войны, в жестоких битвах за независимость, свободу и счастье нашего народа закалилась и окрепла первая в мире армия рабочих и крестьян, созданная и выпестованная большевистской партией, Лениным и Сталиным. Вдохновляемые великой идеей коммунизма красноармейские полки, полуголодные, раздетые, плохо вооруженные, героически защищали молодую советскую республику.

В великом бою с ордами 14 империалистических государств и внутренней контрреволюцией, пытавшихся задушить власть рабочих и крестьян, закалится нашу родину, Рабоче-Крестьянская Красная Армия покрыла себя неуязвимой славой.

Эти победы были одержаны Красной Армией потому, что за ней железной стеной стояли освобожденные пролетарской революцией от ига капитализма и национального гнета народы, населяющие нашу необъятную советскую землю.

Ни в одной капиталистической стране не может быть такого единства народа с армией, такой любви к ней, такой заботы и поддержки со стороны широчайших народных масс, какими пользуется армия в стране социализма!

„А что значит любовь народа к своей армии? Это значит, — говорит товарищ Сталин, — что такая армия будет иметь крепчайший тыл, что такая армия является непобедимой.“

Самые большие армии, самые вооруженные армии, разваливались и превращались в прах без крепкого тыла, без поддержки и сочувствия со стороны тыла, со стороны трудящегося населения. Наша армия есть единственная в мире, которая имеет сочувствие и поддержку со стороны рабочих и крестьян. В этом ее сила, в этом ее крепость.“

Выборы в Верховный Совет СССР показали, что тыл нашей Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота — это те 90 миллионов советских патриотов, которые голосовали за кандидатов блока коммунистов и беспартийных, за дело Ленина — Сталина.

Сплоченный вокруг коммунистической партии, вокруг своего вождя товарища Сталина советский народ героическим трудом создал мощную индустрию, поднял на невиданную высоту сельское хозяйство, укрепил обороноспособность страны. Вооруженные первоклассной техникой Рабоче-Крестьянская Красная Армия и Военно-Морской Флот превратились в грозную, непобедимую силу для всех врагов нашего социалистического отечества.

Подлым изменникам родины, гнусным троцкистско-бухаринским агентам фашизма — тухачевским, гамарникам, якирам не удалось подорвать обороноспособность нашей страны. Разгром этой

банды наемников фашизма поднял еще выше боевую мощь Красной Армии и Военно-Морского Флота, еще теснее сплотил ряды бойцов и командиров, весь советский народ вокруг коммунистической партии, вокруг вождя трудящихся товарища Сталина.

С любовью и гордостью встречает советский народ XX годовщину Красной Армии и Военно-Морского Флота. С огромным воодушевлением готовится к этому дню и армия железнодорожников.

В обороне нашей родины железнодорожный транспорт играет колоссальную роль. „Транспорт, — сказал товарищ Ворошилов, — это родной брат Красной Армии.“

Развертывая подготовку к двадцатилетию Рабоче-Крестьянской Красной Армии, политотделы, партийные и профсоюзные организации должны довести до сознания каждого железнодорожника, что чем лучше работает железнодорожный конвейер, тем крепче обороноспособность страны.

То высокое техническое оснащение, которое получил транспорт в результате успешного выполнения двух сталинских пятилеток, дает железнодорожникам полную возможность выполнить все задачи, которые предъявит к нему армия в случае вооруженного нападения на Советский Союз.

Для того чтобы вся эта техника могла быть в полной мере использована для обороны страны, каждый железнодорожник должен овладеть ею так же мастерски, как овладели боевой техникой летчики, танкисты, артиллеристы Красной Армии. Дисциплина среди железнодорожников должна быть такой же высокой, как и в Красной Армии. Нужно, чтобы каждый железнодорожник знал уже сейчас свое место, свои обязанности и те сложные приемы работы, которых требуют от него задачи обороны родины.

Вместе с тем партийные и профсоюзные организации обязаны удовлетворить тот огромный интерес, который проявляется трудящимися к истории Красной Армии. На героических эпизодах, на боевых подвигах красноармейцев и командиров воспитывать железнодорожников, нашу молодежь.

Надо решительно оживить работу по шефству над красноармейскими частями, неустанно развешивать и укреплять связь железнодорожников с бойцами и командирами Красной Армии. Полнокровной, деятельной жизнью должны жить и осовиахимовские организации. Сейчас, к сожалению, ни политотделы, ни парткомы, ни профорганизации ими как следует не занимаются. Не знают, как работают эти организации. А ведь тысячи железнодорожников с помощью Осовиахимов стали летчиками, парашютистами, отличными вооруженными стрелками.

Большевистскими производственными делами, образцовой оборонной работой должны встретить железнодорожники славный юбилей Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота.

## УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР  
О НАГРАЖДЕНИИ тов. ПЕТРОВСКОГО Г. И.  
ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

В связи с шестидесятилетием председателя Всеукраинского Центрального Исполнительного Комитета тов. **Петровского Г. И.** и принимая во внимание его выдающиеся заслуги перед рабочим классом и крестьянством, наградить тов. **Петровского Григория Ивановича** **орденом Ленина.**

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.  
Москва, Кремль. 8 февраля 1938 г.

## ДЕПУТАТ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР тов. БАННОВ ОТЧИТЫВАЕТСЯ ПЕРЕД ИЗБИРАТЕЛЯМИ

9 февраля больше 1000 избирателей города Тайга и железнодорожного узла собрались в клубе имени Ленина для того, чтобы прослушать доклад своего избранника — депутата Верховного Совета СССР Сергея Афанасьевича Баннова.

С искренней теплотой встретили избиратели появление тов. Баннова в президиуме собрания и с большим вниманием прослушали его доклад о работе Первой Сессии Верховного Совета СССР, и когда тов. Баннов в докладе упомянул имя великого вождя народов родного и любимого товарища Сталина, принимавшего участие в работе Сессии, собрание прерывало докладчика долго-несмолкающими аплодисментами в честь великого вождя народов.

В заключении доклада тов. Баннов указал на ряд серьезных недостатков имеющихся в работе Тайгинского железнодорожного узла. Не выполняется государственного плана погрузки. Сбивается отправление и движение поездов по графику. Среди рабочих и командиров низкая трудовая дисциплина.

Тов. Баннов отметил существенные недостатки имеющие место в работе городских предприятий, торговой сети и в развертывании работы по подготовке к весеннему севу.

По докладу выступили: поездной

мастер Перепечкин, домохозяйка Синенко, осмотрщик автотормозов Лихачев, Быков, Бобенко, Буренин, Карпович, Володичев, Аленкицкий и другие.

Они в своих выступлениях выражая волю избирателей горячо приветствовали постановление Первой Сессии Верховного Совета СССР — первого в мире парламента трудящихся, направленного на дальнейшее развитие и укрепление нашей социалистической родины, к дальнейшему подьему благосостояния трудящихся страны победившего социализма.

Поездной мастер Перепечкин призывал всех железнодорожников укреплять трудовую дисциплину в бригадах, сменах и цехах, добиваясь улучшения в работе каждого отдельного звена.

Жена машиниста — член Горсовета тов. Синенко говорит, что каждой женщины — избирательницы включиться в общественную работу, всемерно помогая мужьям в их работе на производстве.

Собрание избирателей в принятой резолюции полностью одобряет решение Первой Сессии Верховного Совета СССР. Собрание наметило конкретные мероприятия по подготовке к севу и по улучшению работы транспорта, городских предприятий и торговой сети.

В. Мальцев.

## СТАХАНОВСКАЯ РАБОТА

9 февраля машинист депо Тайга т. Машанов (паровоз № 739-68) провел товарный поезд № 3737 со станции Мариинск до ст. Тайга с нагоном на 30 минут, показав рекордную техническую скорость — 46 километров в час при норме 33.

В этот же день машинист т. Потяло Василий (паровоз № 743-16) на плече Мариинск—Тайга провел

поезд с технической скоростью 43 км в час при норме 33.

Не отстают на этом участке по вождению товарных поездов и машинисты тт. Качуров и Панкратов Прокопий. Первый из них выполнил техническую скорость на 42 км, а второй на 40 км в час при задании 33,6.

## Покончить с халатностью

Дежурный по станции Беркульская Дьяков халатно относится к исполнению своих служебных обязанностей.

Вступая на дежурство 1 февраля он не осматривал состояния стрелочного хозяйства и записей в книгу СЦБ не сделал.

Диспетчерские приказы, связанные с движением поездов, Дьяков не записывает. Дьякова надо крепко предупредить о том, чтобы он не нарушал Правила технической эксплуатации. О—ц.

Бынов.

## НА ВСТРЕЧУ 20 ГОДОВЩИНЫ РККА

В Тайге, готовясь к встрече славной годовщины Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота, Транспортный Совет Осовиахимом провел узловое стрелковое соревнование комсомольского актива железнодорожников.

Лучшие показатели по стрельбе дал т. Буренин. Он на дистанции 50 метров из 100 возможных выбил 85 очков. Заведующий технической учебной на станции Тайга т. Лихачев выбил 74 очка, заняв второе место в соревновании. Рабочий депо тов. Терешин занял третье место в соревновании.

Развернута подготовка к 20-й годовщине РККА в паровозном депо Тайга. 6 февраля проведено тренировочное и контрольное со-

ревнование с вооруженными стрелками, участвовало 21 человек. Двадцать человек готовятся сдать нормы на получение значка „Ворошиловский стрелок“ первой степени. Организован и работает кружок домохозяек по изучению противовоздушной химической обороны. На днях в депо 11 рабочих осовиахимовцев работали в противогазе. Рабочий т. Плотников проработал в противогазе около 3 часов выработав за это время две нормы. Т. Овейко работал в противогазе 2 часа, подняв производительность труда на 180 проц. Комсомолка т. Емельянова работала в противогазе свыше двух часов подняв производительность труда на 205 проц.

# ВСТРЕЧА ДЕПУТАТА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР ТОВ. С. А. БАННОВА СО СВОИМИ ИЗБИРАТЕЛЯМИ

8 февраля, в краснознаменном паровозном депо Тайга, в комсомольском цехе состоялась встреча избирателей с депутатом Верховного Совета Сергеем Афанасьевичем Банновым.

К 3 часам дня обширный комсомольский цех депо украшенный знаменами, плакатами, портретами вождей заполнился двухтысячным коллективом рабочих, рабочих, инженеров, техников депо.

В президиуме занимают места—депутат Верховного Совета СССР Сергей Афанасьевич Баннов, начальник краснознаменного депо Шалашов, слесарь-стахановец Анисимов, котельщик Ляшенко, машинист Злодеев и др.

Появление на трибуне депутата Верховного Совета С. СР—товарища Баннова, собрание встретило шумной овацией.

—Прежде чем начать свой доклад об исторических днях работы Первой Сессии Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик — первого парламента страны победившего социализма—говорит тов. Баннов мне хочется поделиться с вами своими личными впечатлениями и переживаниями.

Мы, депутаты Верховного Совета Союза ССР—избранники народа горели стремлением побывать в столице нашей великой родины — Красной Москве, увидеть любимых вождей партии и правительства, увидеть знатных людей нашей прекрасной родины и особенно, страстно хотелось увидеть великого и мудрого вождя народов Иосифа Виссарионовича Сталина (**аплодисменты**).

И вот, мы, депутаты Верховного Совета — избранники всего советского народа, со всех концов нашей необъятной страны, приехали в красную столицу — Москву, решать государственные дела.

12 января, в Большом Кремлевском дворце, в зале заседания обеих палат, открылась Первая Сессия Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик—нашего первого, самого демократического в мире Советского парламента.

Ни в одной другой стране мира рабочие, крестьяне и все трудящиеся не пользуются такими правами, как у нас в Советском Союзе.

Депутаты Верховного Совета — это люди до последней капли крови преданные народу, трудящимся.

В составе Совета Союза 546 депутатов, из них рабочих 247 или 45 процентов, 130—23,3 процента крестьян и служащих, нашей советской интеллигенции 169 или 31,7 процента.

Состав депутатов Верховного Совета показателен и в другом отношении, в составе Совета Национальностей представители 54 национальностей, населяющих нашу страну.

А возьмите, товарищи, состав парламентов капиталистических стран. Там у власти находятся только банкиры, крупные землевладельцы, капиталисты—люди ненавидимые трудящемуся народу.

Вы видите, товарищи, что наше советское правительство, наш парламент, коренным образом отличается от парламента любой капиталистической страны.

Нашей страной управляют рабочие, крестьяне, лучшие представители советской интеллигенции.

Работа Сессии проходила на большой идейной высоте, четко и деловито, при высокой активности депутатов.

Все решения Сессии приняты единогласно. Из этого следует, что наш советский народ воедино сплочен вокруг нашей славной коммунистической партии, советского правительства, вокруг нашего всеми любимого вождя Иосифа Виссарионовича Сталина (**аплодисменты**). Сессия обсудила вопрос о некоторых изменениях и дополнениях отдельных статей нашей Конституции.

Наша страна растет с каждым годом, с каждым часом. Жизнь бурно движется вперед. И поэтому уже за короткий срок настала необходимость внести некоторые изменения в нашу Конституцию.

Изменения эти, прежде всего, касаются разукрупнения некоторых краев и областей. Некоторые края, области нашего Союза были так велики, что руководство не было тесно связано с массами.

Возьмем к примеру бывший наш Западно-Сибирский край. До разделения его на Новосибирскую область и Алтайский край, Западно-Сибирский край имел: 6600 тыс. гектаров посевных площадей, 5400 колхозов, 229 МТС, 7350 школ, 65 техникумов, 12 вузов, 122 района, 2327 сельсоветов с 6333 тысячами жителей. Поэтому правительством решено разделить Западно-Сибирский Край на Алтайский Край и Новосибирскую область.

Сессия Верховного Совета СССР единогласно, без единого возражения избрала Председателем Президиума Верховного Совета испытанного большевика, беззаветно преданного делу партии Ленина Сталина, всеми уважаемого Михаила Ивановича Калинина (**аплодисменты**).

Для руководства страной между Сессиями, мы избрали Президиум Верховного Совета в количестве 24 человек и в числе их нашего любимого вождя товарища Сталина. (**Аплодисменты**).

Сессия горячо поддержала предложение т. Молотова о выделении самостоятельного Наркомата по военно-морским делам, что еще больше укрепит мощь нашего Военно-Морского Флота. Капиталистические страны готовят войну против Советского Союза, поэтому мы должны укрепить мощь нашей Красной Армии, Военно-Морского и воздушного флота.

На совместном заседании обеих палат, мы, депутаты, выразили полное доверие Совету Народных Комиссаров и главе советского правительства, ближайшему соратнику великого Сталина—Вячеславу Михайловичу Молотову. Этим самым, мы выразили волю всего советского народа.

Еще раз, товарищи, хочу заверить вас, что то доверие, которое вы оказали мне, избрав меня депутатом Верховного Совета СССР, я оправдаю на деле. Как избранник народа, я буду идти по тому пути, который указывает коммунистическая партия, по пути, который указывает наш друг и учитель, великий вождь трудящихся всего мира Иосиф Виссарионович Сталин. (**Бурные аплодисменты. Оркестр**

**играет интернационал. Все встают**)

Теперь, товарищи, я немного хочу сказать о нашей дальнейшей с вами работе.

Ваше депо работает не плохо, но не надо зазнаваться и успокаиваться достигнутыми успехами. Наша с вами задача—работать еще лучше, добиваться больших успехов. Работать так, как работал товарищ Ленин, как учит работать и работает товарищ Сталин.

Нужно раз и навсегда покончить с расхлябанностью и разгильдяйством на производстве, изжить аварии и брак в работе, всемерно повышать качество выпускаемой продукции—это мои требования. Я надеюсь, что ваш коллектив их выполнит.

Нельзя терпеть таких безобразий, как например, машинист Мелведкин был командирован для оказания социалистической помощи на Красноярскую дорогу. Там он занялся пьянством и был снят с работы. Машинист Иванченко явился на работу пьяный—сорвал управление поезда.

7 февраля помощник машиниста Мартынов, также не явился на работу, мотивируя это разными объективными причинами.

Вот такие люди тянут работу вашего краснознаменного депо назад.

Скверно работает Тайгинское отделение в целом. Срывается отправление поездов по расписанию. План погрузки не выполняется.

Исключительно плохо работает транспортная торговая организация, она не обеспечивает полностью потребностей железнодорожников. Даже хлеб выпекается низкого качества.

Профсоюзная организация мало занимается воспитательной работой среди рабочих.

Я надеюсь, что мои требования железнодорожники депо и станции Тайга выполнят и в ближайшее время устранят все имеющиеся недостатки. Главное, нужно взяться за укрепление железной, трудовой дисциплины на производстве.

На собрании выступили товарищи: слесарь Анисимов, котельщик Ляшенко, машинист Злодеев, бригадир комплексной бригады Красиков, старый производственник Колесов и другие.

## Сэкономлено 303 тонны угля

В соревновании с дорогой имени Л. М. Кагановича тайгинские паровозники взяли на себя обязательство добиться наиболее высокой экономии топлива на своих паровозах. Выполняя это обязательство паровозные бригады за январь сэкономили 303 тонны угля.

Машинисты: Вавилов, Ефименко П., Ладонкин. Польских, Михальчинин, Димитриенко сэкономили каждый от 10 до 12 тонн угля. Машинисты: Шмаков, Архипов, Гришин и Турусов имеют свыше

—Я, говорит товарищ Анисимов, прожил десятки лет. Раньше я никогда не выбирал представителей власти. А теперь, мы, рабочие, не только избираем, но перед нами отчитываются наши избранники—члены правительства. Я, товарищ Баннов, выполняю ваши требования, буду ремонтировать паровозы быстро и хорошо.

С горячей речью выступил бригадир под'емки товарищ Красиков, он заявил:—Готовясь к выборам в Верховный Совет РСФСР наше депо одержало большую победу, пустив в январе из ремонта 32 паровоза вместо 23 по плану, завоевав переходящее красное знамя НКПС. Но это не дает нам право успокаиваться, у нас еще много недостатков. С ними мы поведем борьбу.

В ответ на требования товарища Баннова, в феврале мы выпустим из среднего и под'емочного ремонта 30 паровозов, вместо 22 по плану.

Недисциплинированность, нарушение Правил технической эксплуатации—основное зло на железнодорожном транспорте,—говорит товарищ Злодеев. Этими недостатками страдают и наши отдельные машинисты.

Сегодня, мы заверяем нашего депутата Сергея Афанасьевича Баннова, что мы поднимем трудовую дисциплину, изживем аварии и браки в работе. У нас к этому есть все возможности, паровозы у нас хорошие, дело за нами, надо только честно относиться к работе.

Собрание прошло с большой политической активностью.

В ответ на требования депутата Верховного Совета Сергея Афанасьевича Баннова, рабочие депо Тайга взяли на себя обязательство выпустить из среднего и под'емочного ремонта в феврале 30 паровозов, вместо 22. Снизить простой в промывочном ремонте с 14 до 12 часов. Довести техническую скорость вождения поездов до 40 километров в час. Добиться ежесуточного пробега паровозов до 400 километров. Ежемесячно экономить не менее 1000 тонн угля. Полностью обеспечить бригады рабочих деталями и запасными частями для ремонта паровозов.

12 тонн экономии. Машинисты: Беляков Ф., Шинкевич и Корягин сэкономили более 13 тонн каждый. Машинисты: Сапрыкин, Ефименко, Мухомин на своих паровозах сэкономили по 15 тонн угля.

Наиболее высокую экономию имеет машинист Каранатов. Он за месяц сэкономил 16.118 кг угля.

На маневровых паровозах машинисты: Нагибин, Крупяно, Иванов и многие другие добились экономии топлива от 7 до 8 тонн.

И. Быков.

## Нарушают Правила технической эксплуатации

Явно преступное отношение к служебным обязанностям, выражающееся в нарушении Правил технической эксплуатации (параграф 354), проявляют дежурные по станции Литвиново и Хопкино.

Дежурный по станции Литвиново Сиволов 7 февраля поезд № 98 не встречал. Не был встречен поезд и дежурной по станции Хопкино Гапеевой.

Натаев П.

# СУД НАД НАРУШИТЕЛЯМИ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ НА СТАНЦИИ БОЛОТНАЯ

С 6 по 7 февраля выездная сессия трибунала дороги, под председательством бригадир-юриста тов. Добржанского рассмотрела дело группы работников станции Болотная, преступно нарушивших трудовую дисциплину и в результате совершивших аварию.

На скамье подсудимых дежурный по станции Бережнев, составитель Васюков, старший кондуктор Филиппов, главный кондуктор Терешко, старший стрелочник Селивончик, сигнарист Крат, смазчик Богданов.

Все они злобно нарушали трудовую дисциплину, срывали график движения поездов, нарушали Правила технической эксплуатации.

Это они, турный вагон с отдыхающей там паровозной бригадой прицепили на один фаркоп в хвост маршрутного поезда № 2, приготовленного к отправлению с 10 пути. Поезд принял Филиппов и главный кондуктор Терешко и оба ушли в контору. Таким образом прицепка турного вагона производилась в отсутствие кондукторской бригады. Оба разгильдяя оставили поезд без надзора.

В результате исключительного разгильдяйства разбит турный вагон, покалечены люди. \*)

Ниже мы публикуем речь государственного обвинителя, помощника главного военного прокурора РККА тов. Шульц-Анн и приговор.

\*) Подробный материал о судебном процессе см. в газете „Железнодорожник Кузбасса“ за 5-6-8 февраля.

## РЕЧЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБВИНИТЕЛЯ, ПОМОЩНИКА ГЛАВНОГО ВОЕННОГО ПРОКУРОРА РККА тов. ШУЛЬЦ-АНН

Товарищи судьи!

Вы знаете, о какой предельной четкостью характеризовал значение железнодорожного транспорта в нашей стране великий вождь народов, любимый друг и учитель товарищ Сталин. Он указывал, что „успешное развитие нашего государства, превращающегося по своим размерам в одно из величайших государств мира, в том числе и в области железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое...“

Эта великая историческая оценка значения железнодорожного транспорта, данная товарищем Сталиным, ставит перед каждым железнодорожником чрезвычайно ответственные задачи.

Эти задачи могут быть успешно разрешены лишь тогда, когда каждый железнодорожник проникнется чувством величайшей ответственности за свою работу и добросовестно, с полным сознанием своего долга, будет выполнять возложенные на него обязанности.

Главное в работе железнодорожников — организованность, дисциплина. Железнодорожный транспорт должен быть четко и исправно действующим конвейером, точным, как хороший часовой механизм.

Партия и правительство дали Томской дороге все, чтобы она могла с честью выполнять свои задачи перед страной. Мощные паровозы ФД, красавцы-паровозы СО, являющиеся гордостью советского паровозостроения; прекрасные электропоезда, вагоны, которые являются гордостью советского вагоностроения; прекрасные электропоезда, вагоны, которые являются гордостью советского вагоностроения; прекрасные электропоезда, вагоны, которые являются гордостью советского вагоностроения.

Советское государство окружает железнодорожников повседневной заботой. За последний год на Томской дороге построены десятки прекрасных домов для рабочих, инженеров и техников, открыты новые, образцово оборудованные школы, больницы, ясли. Достаточно сказать, что на одной лишь строительной культурно-бытовых учреждений Томской дороги вырасло до 100 миллионов рублей.

Я не могу не привести несколько глубоких, прочувствованных слов из письма томикинского машиниста Петра Петровича, награжденного на днях наркомом тов. А. В. Бакулиным значком „Почетному железнодорожнику“.

Вот что пишет машинист Петрович: „В какой стране можно еще найти такую заботу партии и правительства о тружениках. Где видно, чтобы бывший батрак зарабатывал свыше тысячи рублей в месяц? Только в нашей стране может быть такой быстрый рост материального положения рабочего. (Продолжительные

аплодисменты в зале)... Спасибо любимому вождю, родному товарищу Сталину за вашу счастливую жизнь! (Бурные продолжительные аплодисменты в зале)

Что же остается? Остается лишь честно, по-государственному относиться к порученному делу. Остается лишь оправдать эту величайшую заботу нашей партии беззаветным выполнением своего служебного долга и работать так, как неустанно учит всех нас великий вождь, родной друг и учитель товарищ Сталин. (Продолжительные аплодисменты).

Коллектив Томской дороги здоров и боеспособен. Сотни и тысячи стахановцев-кривошеиловцев, для которых труд является делом чести, доблести и героизма, самоотверженно борются за выполнение задач, стоящих перед дорогой. Эти передовые люди делают все, чтобы дорога больше грузила угля и металла, чтобы поезда ходили строго по графику, чтобы не было на дороге крушений и аварий.

Только на днях народный комиссар тов. А. В. Бакулин награждал лучших людей дороги значками „Почетному железнодорожнику“ и „Ударнику сталинского призыва“. Все они награждены за образцовую, стахановско-кривошеиловскую работу.

И каждый день поднимаются на дороге новые и новые люди, мастера своего дела, мужественные бойцы великой железнодорожной державы. Вот автоматчик Эйхенского вагонного участка т. Протопопов, выполнявший норму на ремонте воздухопроводов, на 1157 процентов. Вот машинист Новосибирского депо т. Паршиков, который водит поезда на высоких скоростях и безаварийно в течение трех лет. Вчерашний молодой составитель станции Усаты т. Шабалин сегодня — командир смены, заботливо вырабатывающий календы.

С такими людьми можно делать чудеса! Честь и хвала им и всеобщая любовь советского народа! (продолжительные аплодисменты). Позор и всеобщее презрение тем жалким одиночкам, которые своим преступным, подлым разгильдяйством пытаются сорвать борьбу честных железнодорожников Томской за подъем ее работы.

Вот такая кучка преступных разгильдяев и дезорганизаторов и сидит сейчас перед нами на скамье подсудимых.

Если, товарищи судьи, вы вновь обратитесь к их показаниям, данным на судебном следствии, вы увидите, что эти показания, словно в зеркале, отражают подлую сущность безответственности, безличности и технической некомпетентности, которую насаждали в атоном коллективе болотнянских железнодорожников эти люди.

Что такое Правила технической эксплуатации? Это, товарищи судьи, Правила, которые определяют систему организации движения поездов, содержание железнодорожных устройств и порядок работы же-

лезных дорог.

Только точное и беспрекословное выполнение Правил технической эксплуатации может обеспечить безопасное, безаварийное движение поездов. Выполнять Правила — значит соблюдать железную дисциплину.

А что делали люди, сидящие на скамье подсудимых? Они систематически, беззастенчиво, преступно попирали железный закон транспорта. Они своей дезорганизаторской, разгильдяйской работой разлагали трудовую дисциплину и создавали постоянную угрозу безопасности движения поездов.

Вот дежурный по станции Бережнев. Ведь это — командир смены, комсомолец, который должен быть образцом для всего коллектива. Но Бережнев равнодушно, безответственно относился к выполнению своего служебного долга. Он не только мирился с вопиющими нарушениями трудовой дисциплины со стороны подчиненных ему агентов, но и сам, в первую очередь, преступно игнорировал Правила технической эксплуатации.

Или составитель Васюков. Он, оказываясь, прекрасно разбирается в Правилах. Он великолепно знает, что и как должен делать составитель, но, как самый отвратительный разгильдяй, он совершает проступки, способствующие крушениям и авариям, подрывающие обороноспособность нашего государства. Я не сомневаюсь, товарищи судьи, что все сидящие здесь в зале железнодорожники с негодованием отнесутся к подлым действиям этого дезорганизатора. (Продолжительные аплодисменты).

Старший кондуктор Филиппов. Все его действия преступны. Он, как дезертер, покинул состав после приема оставив ценнейшие грузы без надзора и ушел в техническую контору, не заботясь о тяжелых последствиях своего проступка. Когда же маршрут № 2 отправился с 25-го пути без турной теплушки, Филиппов махнул на это рукой вместо того, чтобы немедленно принять все меры для остановки поезда.

Кто такой главный кондуктор? Это — хозяин поезда, человек отвечающий за его состояние, за сохранность ценнейшего груза, за жизнь десятков и сотен людей. Главный кондуктор — командир поезда, коллектива, он должен твердо, на основе железной дисциплины, вести каждого члена поезда в бригаде к осуществлению важнейшей задачи — быстро, в полном порядке доставить поезд к месту назначения.

Что же делает главный кондуктор Терешко? Он сам первый преступно и нагло нарушает основы трудовой дисциплины, попирает железный закон транспорта — Правила технической эксплуатации. Не убедившись лично, прицепил ли турный вагон к поезду-маршруту № 2, этот дезорганизатор дал сигнал отправления. При следовании по 25-му пути поезд дважды останавливался, но и тут Терешко не потрудились даже выяснить причины внезапной остановки.

Тягчайшее преступление Терешко состоит в том, что он, как главный кондуктор, приказал машинисту следовать на перегон, не убедившись, что весь состав в полном порядке.

И нет сомнения, товарищи судьи, что в своем справедливом решении вы определите ту суровую меру уголовного наказания, которую заслужил Терешко. Таких, как этот преступный разгильдяй и дезорганизатор не может быть места в здоровом коллективе железнодорожников Томской. (Продолжительные аплодисменты).

Так же преступно нарушили дисциплину остальные подсудимые — старший стрелочник Селивончик, сигнарист Крат, смазчик Богданов.

Судебное следствие со всей неопровержимостью установило, что вся эта группа дезорганизаторов и подлых разгильдяев создавала почву для крушений и аварий на станции Болотная.

Я хочу, товарищи судьи, обратить ваше внимание на тот вопиющий факт, что далеко не все еще здесь извлекли необходимые уроки из данного процесса.

Как можно спокойно отнестись к тако-

му обстоятельству, что в течение нескольких последующих дней после совершения аварии, виновников которой мы судим сегодня, на станции Болотная было несколько случаев аварий и преступного брака в работе!

Каким цинизмом звучат выслушанные нами показания свидетелей — нач. станции Захарова, его заместителя Дудинцева и других. Они, видите ли, „прорабатывали“ случай аварии, происшедшей 16 января, во всех сменах, на всех собраниях. А на другой день преступные разгильдяи, подлые сидящие здесь на скамье подсудимых, разбивали вагоны, портили стрелки.

Вот насколько преступно бюрократическими методами работали руководители станции. Под тяжестью неопровержимых данных Дудинцев, скрывая губы, вынужден был признать, что люди здесь не руководили, людей же воспитывали, не поднимали весь коллектив на беспощадную борьбу за укрепление трудовой дисциплины и неуклонное выполнение Правил технической эксплуатации.

Правила технической эксплуатации изучали живые люди. Но как изучали, — это было совершенно безразлично таким командирам, как Захаров и Дудинцев. Они никогда не контролировали, как выполняли свой служебный долг на посту подчиненные агенты станции.

А что это значит? Это значит — воспитывать в железнодорожниках боевой дух уверенности в победе, а не безответственное отношение к дисциплине, к приказу старшего начальника. Все преступления, совершенные, например, молодым командиром, подсудимым Бережневым, полностью подтверждают этот вывод.

Вот почему, товарищи судьи, я предъявляю вам в конце судебного следствия мое ходатайство о привлечении Захарова, Дудинцева и ряда других свидетелей, не оправдавших доверие народа, — к строжайшей дисциплинарной ответственности.

Железнодорожный транспорт — родной брат нашей любимой Красной Армии. Каждый честный железнодорожник знает, какую величайшую роль играет транспорт в деле укрепления обороноспособности нашего социалистического Отечества.

Обратимся мысленно к далеким советским рубежам. Там, на наших границах, закрытых на крепкий замок, день и ночь несут боевую почетную вахту зоркие часовые нашей страны — пограничники. Они защищают свою родную советскую землю от всяких посягательств империалистических хищников. Там, на границах, — наша молодежь, лучшие сыны родины беззаветно выполняют свой долг гражданина СССР, так, как этому учит любимый и родной товарищ Сталин. (Бурные, продолжительные аплодисменты).

А здесь, на скамье подсудимых, сидят люди, опорочившие достоинство советского гражданина, достоинство советского железнодорожника своей разнузданностью и преступным разгильдяйством.

Но это — ничтожная кучка! Многотысячный коллектив Томской дороги беспощадно и решительно выбросит таких разгильдяев и дезорганизаторов из своей среды. Задача сейчас как раз в том, — указывал центральный орган нашей партии „Правда“, — чтобы поднять всю армию железнодорожников, поднять и развить стахановское движение, сделать лучших людей железнодорожного транспорта воструг выполнения государственного плана!.

Такова задача, товарищи судьи. И я, как представитель государственного обвинения, глубоко убежден, что железнодорожники Томской, беспощадно выгоняя из своей среды злостных дезорганизаторов трудовой дисциплины, эту задачу решат с честью.

Я требую от вас, товарищи судьи, вместе со всеми сидящими здесь железнодорожниками, сурового наказания жалкой кучке подсудимых, требую начисто вымести с пути этот шлак, мешающий поднять работу Томской дороги и превратить ее в крепость советского железнодорожного транспорта на Востоке! (Продолжительные аплодисменты).

## ПРИГОВОР

7 февраля после трехчасового заседания суда председательствующий тов. Добржанский огласил приговор.

Богданов приговорен к исправительно-трудовым работам сроком на 1 год, Крат — к лишению свободы на 2 года, Бережнев — к лише-

нию свободы на 3 года, Селивончик — к 5 годам, Терешко и Филиппов — к 6 годам каждый, Васюков — к 8 годам лишения свободы.

Железнодорожники Болотнинского узла встретили приговор единодушным одобрением.

## О КАТАСТРОФЕ ДИРИЖАБЛЯ „СССР В-6“

Вечером 5 февраля дирижабль „СССР В-6“, под командованием т. Гудованцева, вылетел из Москвы в пробный, тренировочный полет по маршруту Москва—Мурманск—Москва с тем, чтобы в случае удачного этого полета и испытания материальной части дирижабля „СССР В-6“ решить вопрос о направлении его для снятия экспедиции Папанина, о чем экипаж дирижабля возбудил особое ходатайство перед правительством.

Следуя по маршруту и имея регулярную связь по радио с Москвой, Ленинградом и др. пунктами, дирижабль благополучно проследовал над Петрозаводском, Кемью и к 19 часам 6 февраля приблизился к станции Кандалакша (277 км. до Мурманска).

Продвижение дирижабля по маршруту регистрировалось по радиогаммам тов. Гудованцева, а также наблюдениями с земли, при чем в 18 часов 58 минут 6 февраля был зафиксирован полет дирижабля в районе ст. Жемчужная (39 километров до Кандалакши).

После получения в 18 ч. 56 мин. радиогаммы т. Гудованцева о благополучном ходе полета, работа радиостанции „СССР В-6“ внезапно оборвалась и на вызовы многочисленных наземных радиостанций дирижабль не отвечал.

На участке пути до Яндозера дирижабль шел на высоте 300 метров. В нижней кромке облаков, затем—до Кемь—в облаках и приближался к Кандалакше при снегопаде, что в условиях наступившей темноты ухудшило видимость.

Около 20 часов поступили тревожные сообщения от местных жителей, наблюдавших около 19 часов полет дирижабля в районе ст. Белое море (19 км. до Кандалакши). Жители слышали какой-то сильный гул, после которого прекратилась слышимость шума мотора дирижабля и сам он исчез из поля зрения.

В район предполагаемой аварии немедленно были направлены поисковые группы из местных граждан и военнослужащих частей РККА на оленях и лыжах.

Одновременно были усилены и непрерывно велись поиски радиостанции дирижабля в эфире, не давшие, однако, положительных результатов.

На рассвете 7 февраля одна из поисковых групп обнаружила, что дирижабль „СССР В-6“ действительно потерпел катастрофу в 18 километрах западнее ст. Белое море.

По предварительным данным, катастрофа наступила в результате того, что дирижабль „СССР В-6“ задел вершину горы вследствие недостаточной высоты полета и плохой видимости, при безотказной работе материальной части во все время полета.

Из общего состава экипажа дирижабля „СССР В-6“ в 19 человек в результате катастрофы погибло 13 человек, трое легко ранены и трое—невредимы.

При катастрофе убиты товарищи: Гудованцев Н. С.—первый командир дирижабля „СССР В-6“, Паньков И. В.—второй командир, Демин С. В.—первый помощник командира, Лягузов В. Г.—второй помощник командира, Кулагин Т. С.—третий помощник командира, Ритсланд А. А.—первый штурман, Мячков Г. Н.—второй штурман, Коняшин Н. А.—старший бортмеханик, Шмельков К. А.—1-й бортмеханик, Никитин М. В.—бортмеханик, Кондрашев Н. Н.—бортмеханик, Чернов В. Д.—бортрадист, Градус Д. И.—бортсинаптик.

Легко ранены: Почекин В. И.—четвертый помощник командира, Новиков К. П.—бортмеханик, Бурмакин А. Н.—бортмеханик.

Невредимы: Устинович В. А.—корабельный инженер, Матюнин И. Д.—бортмеханик и Воробьев—инженер-радист.

На место катастрофы из Мурманска направлена правительственная комиссия в составе: командира Н-ской авиаэскадрильи—т. Кирсанова, начальника конструкторского дирижаблестроительного бюро—т. Харабковского, старшего стартера Московского дирижабльного порта—т. Байбакова, тт. Тошенко и Порудко.

Тела погибших товарищей будут доставлены для похорон в Москву.

Похороны погибших приняты на государственный счет. О дне похорон будет сообщено дополнительно.

Правительством решено выдать семьям погибших в адуоп. авателей по 10.000 рублей единовременного пособия и установить повышенное пенсионное обеспечение.

## НА ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЛЬДИНЕ ПАПАНИНА

Дрейфующая льдина с четверкой отважных советских полярных исследователей продолжает свой путь вдоль восточных берегов Гренландии. Энтузиасты науки бесстрашные сыны нашей родины тт. Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров не перестают заниматься научными наблюдениями. Эрнст Кренкель аккуратно, в установленные сроки, передает результаты этих наблюдений по радио на большую землю.

### К ЛЬДИНЕ ПАПАНИНА

8 февраля в Москве получены следующие радиогаммы с судов, направляющихся к льдине Папанина:

Борт „Мурманца“. 8 февраля, 7 часов утра. Координаты—70 гр. 06 минут северной широты и 9 градусов западной долготы. Восточный ветер силой в 2 балла, значительная облачность, температура воздуха минус 4 градуса.

Борт „Таймыра“. 8 февраля, 12 часов. Координаты—72 градуса 30 минут северной широты и 3 градуса восточной долготы. Курс на северо-запад. Судно идет блинчатый льдом. Ход—9 узлов. Все благополучно.

Борт „Мурмана“. 8 февраля, 9 часов утра. Координаты—70 градуса 25 минут северной широты и 31 градус 28 минут восточной долготы. Ход—10 узлов. Ветер западный силой в 3 балла. Видимость—20 миль.

Борт „Мурмана“. 8 февраля. (Радио спецкорр. ТАСС). Уверенно идем вперед со скоростью 11 12 миль. Погода благоприятствует, с берега дует слабый ветер.

На „Мурмане“ началась нормальная судовая жизнь. Сегодня в 14 часов радисты корабля связались с „Таймыром“ и передают его радиогаммы на материк.

## Работа отделения за 11 февраля 1938 г.

### План погрузки

выполнен на 80,4%

### План погрузки угля

выполнен на 89,9%

### Станции грузили так:

| Название станций                     | Погрузка |         |              |
|--------------------------------------|----------|---------|--------------|
|                                      | Числа    | Задание | Проц. выпол. |
| Ст. Анжерская (нач. ст. Селиверстов) | 11       | 100     | 90,8         |
| Ст. Судженка (нач. ст. Шевцов)       | "        | "       | 90           |
| Ст. Яя (нач. стан. Коваль)           | "        | "       | 100          |
| Ст. Томск II (нач. ст. Полуднев)     | "        | "       | 55,5         |
| Ст. Тайга (нач. ст. Дайлаков)        | "        | "       | 101          |
| Ст. Яшкино (нач. ст. Почечуев)       | "        | "       | 43,3         |
| Ст. Черемошники (нач. ст. Степанов)  | "        | "       | 39           |

### Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 37,2%.

Проследовало поездов по расписанию 11%.

Участковая скорость выполнена на 15,2 км в час при задании 24.

Сведения о движении поездов даны за 10 февраля.

Тайгинский Райком ВКП(б) с глубокой скорбью извещает о безвременной смерти члена ВКП(б), стойкого большевика

### Михаила Тимофеевича БРЮШЕНКО,

последовавшей 8 февраля 1938 года. Райком ВКП(б) выражает свое соболезнование семье покойного.

Политотдел и Липпрофсоюз Тайгинского отделения извещают о преждевременной смерти одного из лучших командиров краснознаменного Тайгинского паровозного депо, мастера механического цеха, члена ВКП(б)

### МИХАИЛА ТИМОФЕЕВИЧА БРЮШЕНКО,

последовавшей 8 февраля 1938 года. Семье покойного Политотдел и Липпрофсоюз выражают свое глубокое соболезнование.

### М. Т. БРЮШЕНКО

Умер М. Т. Брюшенко—мастер механического цеха, один из лучших командиров-стахановцев депо Тайга, член ВКП(б) с 1925 года.

С 14 летнего возраста Миша начал работать в депо Тайга, вначале учеником токаря, а затем токарем. В 1935 году за исключительные успехи в работе он был назначен мастером цеха.

Чуткий и отзывчивый, преданный делу, неутомимый в работе командир, он вырастил десятки квалифицированных рабочих депо. Среди рабочих и командиров он пользовался большим авторитетом, любовью и уважением.

ШАЛАШОВ, ЛУКИН, БЫКОВ, ПОТОЯЛО, ЧУЛАНОВ и др.

## Письма в редакцию

### СРЫВАЮТ УЧЕБУ

Помещение красного уголка—ст. Тайга это своего рода учебный комбинат. В нем проводятся занятия учащихся школ ликбеза, технической учебы, комсомольской политехники и т. д. Помещение само по себе не плохое, но вся беда в том, что нет у него хозяина. Об этом можно судить хотя бы потому, что в помещении всегда холодно, грязно и неуютно.

Чаще всего учащиеся занимаются не снимая шуб и головных уборов. В холодные дни занятия совсем срываются.

Заведующий хозяйством Скибин и председатель месткома Сыропатов вот уже два месяца говорят о ремонте помещения, но ничего конкретного в этом отношении до настоящего времени не сделали.

Массово-политическая работа, исключительно из-за бесхозяйственности руководителей станции, среди такого большого коллектива рабочих сейчас отсутствует.

Лихачев.

зав. курсами техникума.

### МАРКИН ПЬЯНСТВУЕТ

Возчик центрального склада Райтрансторпита Маркин Александр систематически пьянствует. К доверенной ему лошади он относится варварски.

Не так давно, напившись пьяным, Маркин сильно разогнал лошадь и наехал на телеграфный столб. Лошадь получила увечье и сейчас на ней работать нельзя.

Как это ни странно Маркин, за все его безобразия, остается безнаказанным.

В-й.

### ИЗДЕВАТЕЛЬСТВО

Дежурный по станции Богашево Аверченко хорошо знает, что пассажирский поезд № 75 не делает остановки на 34 километре Томской ветви, тем не менее 3 февраля он продал пассажиру билет на право проезда именно до этого километра. Пассажир был вынужден ехать до ст. Сураново.

Надо полагать, что этот пассажир далеко не лестно отзывался о медвежьей услуге Аверченко.

М.

### Создать драмкружок из освобожденных работников

(В порядке предложения)

На станции Тайга имеется замечательный по своему устройству клуб имени Ленина, но беда вся в том, что культурно-массовая работа в должной степени в нем не проводится. Сцену часто клуб пускает.

Неоднократно ставился вопрос перед Липпрофсоюзом и перед политотделом организовать при клубе имени Ленина специальную труппу из освобожденных любителей драматического искусства. Необходимость в этом несомненно есть, но пока в этом отношении ничего не сделано.

Существующая постановка культурно-массовой работы в клубе ни в коем случае не удовлетворяет запросов трудящихся города Тайга. Большая часть трудящихся и молодежи не имеет возможности культурно провести время, отдохнуть, послушать хороший концерт, посмотреть ту или иную пьесу.

Я вношу предложение создать при клубе им. Ленина труппу из 12—15 человек освобожденных любителей драматического искусства. Этот коллектив вполне себя оправдывает.

Путинцев.

Ответственный редактор  
П. ПЛЕНИН.

### Расхищают топливо

Начальник станции Хопкино Суслов не обеспечивает стрелочные посты топливом. Вот уже второй месяц, как стрелочники вынуждены каждый раз перед вступлением на дежурство прежде всего идти на розыски дров и угля. Кстати отметить, что посты находятся в крайне загрязненном состоянии.

На законное требование стрелочников об обеспечении постов топливом Суслов неизменно отвечает: „Дрова можно брать незаметно со склада леспромхоза“. Таким путем с разрешения начальника ст. Хопкино Суслора стрелочники занимаются расхищением социалистической собственности.

Р. И.