

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 79 (787)

30 июля 1938 года, суббота.

Цена 5 коп.

Сегодня вся страна празднует сталинский День

железнодорожного транспорта

ЗАМЕЧАТЕЛЬНАЯ ПОБЕДА МАШИНИСТА ТОВ. ЖАРКОВА



Машинист-кривоносовец Тайгинского паровозного депо т. Жарков П. Д., встречая Всесоюзный день железнодорожников, добился новой замечательной победы.

На плече Тайга — Болотная он на своем паровозе № 20-2090 без толкача, успешно провел тяжеловесный поезд весом 2350 тонн при норме 1800 тонн.

Не смотря на превышение веса поезда на 550 тонн тов. Жарков обеспечил проведение поезда строго по графику, добившись

перевыполнения при этом заданной технической скорости на 8 км. Тов. Жарков является одним из передовых машинистов, который на деле доказал, что и на нашем отделении возведение тяжеловесных поездов без толкача и с перевыполнением заданной технической скорости — вполне возможно.

Так лучшие люди паровозного депо знаменуют встречу самого радостного в жизни железнодорожников праздника.

А. П.



День железнодорожника

Ежегодно 30 июля вся страна отмечает годовщину приема железнодорожников в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства. Этот прием происходил в 1935 году. Железнодорожный транспорт в то время только начал преодолевать продолжительное отставание. Железнодорожники добились первых серьезных успехов. И вот тогда товарищ Сталин и обратился к ним со словами, вдохновляющими на новые победы.

Товарищ Сталин поставил перед армией железнодорожников задачу добиться слаженности всех частей железнодорожного транспорта, сделать все необходимое, чтобы транспорт работал четко, как исправный, точный, хороший часовой механизм, чтобы погрузка была поднята до 75—80 тысяч вагонов в сутки.

Существование и развитие нашего государства, превосходство по своим размерам любое государство в мире, — говорил товарищ Сталин, — немыслимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающими им сырье и продовольствие.

За годы советской власти железнодорожный транспорт СССР подвергся генеральной технической реконструкции. Длина железных дорог к 1 января 1938 года по сравнению с 1913 годом увеличилась почти в полтора раза.

Железные дороги получили новые мощные паровозы. В путевом хозяйстве созданы машинно-путевые станции. Вагонное хозяйство получило сотни вагонов ремонтных пунктов, автоматическую сцепку и автоматический тормоз. Вступили в эксплуатацию новые железные дороги: Турксиб, Москва—Донбасс, вторые пути на Дальнем Востоке и др.

Когда в 1935 году железные дороги не справлялись с задачей грузить 63 тысячи вагонов в сутки, партия послала на транспорт одного из ближайших соратников товарища Сталина — Лазаря Моисеевича Кагановича.

Под руководством сталинского наркома железнодорожная армия добилась исключительных побед. Уже в 1936 году железнодорожный транспорт выполнил задание товарища Сталина — грузить 75—80 тысяч вагонов в сутки. Первую годовщину со дня приема в Кремле железнодорожники ознаменовали замечательным рекордом: 30 июля 1936 года было погружено 116.935 вагонов.

Ко второму Всесоюзному дню железнодорожного транспорта — в 1937 году — железнодорожники добились ежесуточной погрузки в 100 тысяч вагонов.

После временного отставания железнодорожных дорог прошлой зимой сейчас транспорт опять уверенно идет в гору. Возвращение тов. Л. М. Кагановича к руководству Народным комиссариатом путей сообщения железнодорожники оценили, как еще одно доказательство огромного внимания партии, правительства и лично товарища Сталина к нуждам железнодорожного транспорта. На сталинскую заботу железнодорожники ответили новым производственным подъемом.

Прошедшей зимой погрузка на железных дорогах скатилась до 70 тысяч вагонов в сутки, а сейчас снова ежесуточно грузится в среднем 95 тысяч вагонов. Этот перелом достигнут благодаря тому, что под руководством тов. Л. М. Кагановича на транспорте с новой силой разворачивается стахановско-кривоносовское движение, растут и выдвигаются сотни новых стахановцев транспорта, восстанавливаются испытанные методы работы передовых кривоносовцев.

Браги народа, враги советского государства всячески пытались помешать улучшению работы железных дорог. Эта вражеская ставка теперь бита.

Осуществляя решения февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б), железнодорожники ликвидируют последствия вредительства японо-немецких шпионов, диверсантов, троцкистско-бухаринских наемников фашизма.

Успехами транспорта гордится каждый патриот советской страны. Железнодорожный транспорт — родной брат нашей Красной Армии — готов к выполнению любых заданий партии и правительства.

День железнодорожного транспорта — праздник всего советского народа. Всесоюзный смотр работы железных дорог, несомненно, приведет к еще большему сплочению трехмиллионной семьи железнодорожников вокруг партии Ленина—Сталина.

Отмечая успехи железнодорожников, наша социалистическая родина зовет их к новым победам, призывает ликвидировать все недостатки железных дорог, еще шире развернуть стахановско-кривоносовское движение и сделать железнодорожный транспорт могучим очагом культуры, образцовой отраслью народного хозяйства СССР.

Стахановской работой встречаем 30 июля

Всесоюзный день железнодорожников Судженцы встречают перевыполнением плана погрузки угля и снижением простоя вагонов под грузовыми операциями.

За 26 дней июля станция Судженка план погрузки угля выполнила на 101 проц., грузовой простой вагонов на 114 проц. и маршрутизацию на 90 процентов. Больше 2-х месяцев станция работает без браков. Успех в работе обеспечен организованностью в работе всего коллектива.

За время подготовки к празднику значительно выросло число стахановцев. Если в первом квартале этого года было 82 стахановца и 39 ударников, то к дню железнодорожников — 30 июля число стахановцев выросло до 142 человек и ударников 51 человек.

Составители из смены дежурного по станции Шабалина тт. Цапай и Костяев

по праву считаются лучшими стахановцами станции. В среднем производительность труда за июль месяц составляет 170 проц.

Хорошо работают маневровые машинисты Коровин и Твердохлебов.

Нельзя не отметить образцовую работу стрелочников т. Давыденко — инициатора борьбы за отличную стрелку, молодых стрелочников тт. Твердохлебова, Долговых Д., Шмакова, Скулкова, Шаковец, Алексеева В., старших стрелочников Рудькова А. и Мещерякова. В их работе никогда нет браков, маршруты приема и отправления они готовят быстро. Стрелки своего района содержат в отличном состоянии.

По стахановски работают весовщики тт. Гречкин и Сомусов.

Шевцов,
нач. ст. Судженка

Евг. Долматовский

Дальняя сторожка

I.

Идет состав за составом,
За годом катится год.
На сорок втором раз'езде лесном
Старик седой живет.
Давно живет он в сторожке,
Давно он сделался сед.
Сынов он взрастил, внучат обучил
За эти сорок лет.

Дальняя дорожка,
Поезд, лети, лети.
Тихая сторожка
На краю пути.

II.

Под вечер старый обходчик
Идет, по рельсам стучит.
У стыков стальных он видит двоих,
Один он к ним бежит.
Заносит он молоток свой...
Волной вздымается грудь,
Пусть жизнь он отдаст, но только не даст
Врагу разрушить путь.
Дальняя дорожка...

III.

Но подвиги не бывают
Родной забыты страной.
Эй, поезд, лети, к наркому пути
Поехал наш герой.
Его на дальних раз'ездах
Встречают словно отца.
Высок он и прям, на горестный шрам
Проходит вдоль лица.
Дальняя дорожка...

IV.

Идет состав за составом,
Бежит откосами тень.
Обходчик опять вагоны встречать
Выходит каждый день.
Как солнце орден сияет,
Идет старик с молотком.
Увидишь его, узнаешь его,
Махни ему платком.

Дальняя дорожка,
Поезд, лети, лети.
Тихая сторожка
На краю пути.

ЗАКРЕПИТЬ УСПЕХИ, ДОБИТЬСЯ НОВЫХ ПОБЕД

Коллектив стахановцев, ударников и инженерно-технических работников паровозного депо Тайга, вдохновленный указаниями великого вождя и учителя товарища Сталина, данными им на приеме железнодорожников 30 июля 1935 года, с каждым годом все шире и шире развертывает социалистическое соревнование. Сталинский день железнодорожников коллектив депо встречает новым ростом стахановцев и ударников.

Слесари, бригадиры и мастера краснознаменных цехов промывки и под'емки с успехом овладевают технологическим процессом выпуска из промывочного ремонта паровозов за одну смену и с под'емки за сутки. Качество и культура в ремонте паровозов — вот основной показатель стахановских комплексных бригад.

Если в прошлом году в промывочном цехе было 120 стахановцев и 70 ударников, то к дню железнодорожников стало 167 стахановцев и 113 ударников.

Стахановцы депо с большим воодушевлением рассказывают о том, как они начиная с сентября 1936 года, выполняя приказы № 78-ц и 80-ц сталинского наркома Л. М. Кагановича и новый технологический процесс, с помощью парторганизации депо с каждым днем повышают свои технические знания, добиваются новых успехов, вырабатывают все новые и новые кадры молодых командиров.

Коммунист Александр Яковлевич Шалахов (начальник депо), в прошлом слесарь, машинист, мастер промывочного цеха, до последних дней был и остается инициатором и организатором под'ема стахановского движения на промывочном и под'емочном цехах по внедрению нового технологического процесса, по выполнению приказов сталинского наркома.

Промывочный, под'емочный и паровозный цеха депо превращаются в кузницы подготовки кадров квалифицированных слесарей, бригадиров, мастеров цехов, машинистов и командиров.

К сталинскому дню железнодорожников — 30 июля паровозное депо подготовило и вырастило сотни новых молодых кадров. Выдвинувшийся из бригады в мастера промывочного цеха В. Зайцев назначен на должность помощника начальника депо. Мастером промывочного цеха выдвинут бригадир И. Г. Сафронов. Бригадиром комплексных бригад выдвинуты слесари стахановцы, овладевшие техникой и культурой в ремонте паровозов.

Слесари — дышловики, стахановцы тт. Анатолий Симонов, А. Левша и К. Пленин, систематически выполняющие норму по ремонту дышловых движений на 400-500 процентов — назначены и с успехом работают бригадами комплексных бригад.

Бригады представителей дорог имени Л. М. Кагановича, Южно-Уральской, Московско-Казанской и других, интересуются ремонтом паровозов в депо Тайга на совещаниях стахановцев с воодушевлением приветствовали тайгинцев за высокое качество и культуру в цехе промывочного ремонта, за образцовую слаженность в работе стахановцев и командиров.

Сталинский день железнодорожников стахановцы промывочного и под'емочного цехов встречают новыми производственными победами. Средний простой паровозов в ремонте на промывке доведен до 11 часов при норме 14.

Комплексные бригады краснознаменного под'емочного цеха по примеру стахановцев промывочного цеха освоили технологический процесс под'емочного ремонта паровозов. К сталинскому дню железнодорожников — 30 июля под'емка месячную программу паровозов перевыполнила на 6 паровозов. Выпущено из под'емочного ремонта 29 паровозов при задании 23. Общий простой каждого паровоза на под'емке составил от 32 до 70 часов при наркомовской норме 104 часа.

Особенно отличается стахановскими показателями работы бригада Николая Горелова. Его бригада выпустила в июле из под'емки с высоким качеством ремонта 14 паровозов. Лучшие в его бригаде стахановцы: Л. Макеев, Пименов — слесари буковники, дают производительность труда от 300 до 400 процентов, слесари — арматурщики Виктор Зеленков и Кротов ремонт всей арматуры на паровозе производят за 16 часов при норме 40, так же работают и ряд других стахановцев.

Бывшие слесари-стахановцы: член ВКП(б) В. Коврига, Верхованцев, Петр Сафронов и другие назначены бригадиром. Бригадир комплексной бригады т. Тризна назначен мастером под'емочного цеха. Мастер под'емочного и механического цехов т. Кошкин назначен заместителем начальника депо. Бывший машинист В. М. Рандин в течение полугода считался лучшим дежурным по депо и в настоящее время являясь заместителем начальника депо с 9 июля с. г. временно исполняет обязанности начальника паровозного депо и дает не плохие показатели в своем руководстве.

Сегодня, в сталинский день железнодорожников, рабочие и служащие паровозного депо все, как один, выйдут в тайгинский парк культуры и отдыха. Они с гордостью будут рассказывать о блестящих итогах работы депо, которых оно добилось следуя указаниям родного товарища Сталина, под руководством любимого наркома Л. М. Кагановича.

Пленин.



М. А. КОРОВИН.
машинист-орденоносец депо Тайга.
Инструктор вождения тяжеловесных поездов



В. НИКОЛАЙЧИК,
машинист-кривососец, показывающий
высокие образцы работы по вождению тяжеловесов

Успехи тяжеловесников депо Тайга

Водители тяжеловесных поездов — машинисты паровозного депо Тайга большевистскими делами ознакомили сталинский день железнодорожников — 30 июля.

В июле машинисты — тяжеловесники провели 126 тяжеловесных поездов. Они сэкономили 29 паровозов и перевезли груза сверх нормы 35540 тонн, перевыполнив техническую скорость.

На плече Тайга — Маринск коммунист-орденоносец — машинист т. Корвин (на паровозе № 708-77) и машинист стахановец т. Зайцев М. на паровозе № 743-69 систематически водят поезда весом от 1500 до 1800 тонн при норме 1200 тонн.

Машинист т. Крутов Василий на своем паровозе добился исключительного успеха. Включившись в колонну тяжеловесников от Тайги до Болотной провел поезд весом в 2500 тонн при норме 1800.

Водя тяжеловесные поезда машинисты,

работающие на паровозах серии «ФД», широко развернули соревнование за экономию топлива. Кандидат партии машинист т. Рандин Николай за 2-ю декаду июля сэкономил около 6 тонн угля. Комсомольцы-машинисты тт. Гринько А., Гаврилов и Меус так же за декаду дали экономии топлива от 5 до 7 тонн.

Характерно отметить, что все машинисты тяжеловесники перевыполняют норму технической скорости.

Кандидат ВКП(б) машинист т. Конченко (паровоз № 20-1871) и беспартийный машинист т. Жарков перевыполняют техническую скорость на 15 км. Они дают 46 км. в час при норме — 29 км. Машинисты т.т. Панин А., Рандин Н., Жуков и др. перевыполняют норму технической скорости на 12-13 км. в час.

Емельянов.

ПОДАРКИ КОМСОМОЛЬЦЕВ ВАГОННИКОВ

На комсомольских собраниях комсомольцы тайгинского вагонного депо с большим воодушевлением и под'емом обсудили письма стахановцев автозавода им. Сталина.

Комсомольцы цеха среднего ремонта взяли обязательство к 20-й годовщине ленинского комсомола выпустить из среднего ремонта три вагона сверх плана.

Группирг т. Брынза взял обязательство организовать в механическом цехе комсомольско-молодежную смену, сделать ее к

годовщине комсомола — воронцовской.

Комсомолец пункта технического осмотра станции Тайга т. Стерликов взял обязательство подготовить в комсомол из лучшей внесоюзной молодежи три человека, обучить из чернорабочих три человека на слесарей-автоматчиков и подготовить 20 человек для сдачи норм на значек ПВХО, гостехэкзамен сдать досрочно.

Веретенников,
секретарь ком. ВЛКСМ ваг. депо.

Второй съезд РСДРП

35 лет назад — 30 июля 1903 года открылся второй съезд Российской Социал-Демократической Рабочей Партии (РСДРП). На этом съезде образовалась партия рабочего класса России.

Обстановка, сложившаяся в то время в стране, была чревата революцией.

В стране развивался экономический кризис. То и дело закрывались фабрики и заводы. Рабочих выбрасывали на улицу. За 4 года (1900—1903 гг.) было уволено свыше 100 тыс. рабочих. И без того низменная заработная плата сокращалась. К застою в промышленности присоединилась голодовка крестьян, которые изнывали под гнетом помещиков. Для того, чтобы представить себе весь ужас эксплуатации крестьянства при царизме, достаточно вспомнить, как тогда распределялась земля: 30 тысяч помещиков имели в своих руках 70 млн десятин лучшей земли, а 10 с половиной миллионов крестьянских дворов имели почти столько же — 75 млн десятин.

Рабочих и крестьян в то время обличали голод, нищета, полицейская нагай-

ка, жесточайший террор царского режима.

Рабочие не молчали. Они подымали свой голос против самодержавия и капитализма. В 1900 году в стране бастовало свыше 29 тыс. человек, в 1901 году — свыше 32 тысяч, в 1902 году — свыше 36 тысяч, а в 1903 году — свыше 86 тысяч.

Крестьяне также выступали против царского режима. Например, в 1902 году только в Европейской России было 340 крестьянских выступлений против помещиков и царской власти.

Надвигалась революционная буря. Стихийное возмущение трудящихся быстро росло. Но это стихийное движение нужно было сделать сознательным. А для этого нужна была политическая партия рабочего класса — крепкая организация революционеров с железной дисциплиной, организация людей, до конца преданных делу рабочего класса, активно борющихся за уничтожение всякой эксплуатации.

Именно о создании такой партии, партии нового типа, заботились тогда великие строители нашей партии — Ленин и

Сталин.

Ленин стремился к тому, чтобы сплотить разрозненные социал-демократические кружки вокруг основанной им в 1900 году революционной газеты «Искра». Ленинская «Искра» сыграла решающую роль в разработке основных программных и организационных вопросов большевизма и в борьбе против экономистов, народников, эсеров.

Ленин в своей работе «Что делать?» и Сталин в своей брошюре «Вскользь о партийных разногласиях» тщательно разработали план организации единой централизованной партии рабочего класса.

Еще накануне II съезда основоположники большевизма Ленин и Сталин проделали огромную работу по созданию подлинно революционной партии рабочего класса.

На втором съезде ленинско-искровское направление дало решительный бой оппортунистам, пытавшимся помешать организации боевой партии рабочего класса. Спор о первом параграфе устава партии, происшедший на этом съезде, был чрезвычайно знаменателен. В спорах о том, кто может быть членом партии, раскрылись два совершенно различных понимания партии рабочего класса. Оппортунисты всячески

хотели разжижить эту партию. По оппортунистам выходило, что любой гимназист, любой профессор может объявить себя членом партии, не объявляя себя выполнением партийных решений, активным участием в жизни организации и т. д. Эту вредную точку зрения защищали Мартов, Акимов, Иуда-Троцкий — все эти подлые агенты буржуазии в рабочем движении. Только буржуазии было выгодно помешать организации боевого штаба рабочего класса.

Ленин решительно добивался, чтобы каждый член партии был мужественным, активным, бесстрашным бойцом за дело рабочего класса.

Параграф 1-й устава партии был принят в том виде, в каком он был предложен меньшевиком Мартовым. На следующем, третьем съезде была полностью принята ленинская формулировка.

Второй съезд обсуждал также выработанную редакцией ленинской «Искры» программу партии. Эта программа была лучшей из программ международной социал-демократии и в отличие от них ясно формулировала требование диктатуры пролетариата. Против идеи диктатуры пролетариата.

(Окончание см. на 3-й стр.)

Кривоносовцам-стахановцам—передовикам борьбы за новый подъем транспорта большевистский привет!

Иван Алексеевич Сотников

Поезд стремительно подходил к станции Тайга.

Иван Алексеевич отдернул занавеску и выглянул из вагона. В окне мелькнули знакомые мастерские с высокими дымными трубами и густая паутина железнодорожных путей.

Иван Алексеевич Сотников облегченно вздохнул. Прошло около двух месяцев, как он уехал на курорт в Алушту.

И вот он снова на родной станции, около мастерских.

На второй день после приезда Сотникова потянуло в мастерские. Его интересовало как работает вагонное депо.

Увидев своего мастера, начальник депо воскликнул:

— А, курортник приехал! Да, ты брат как хорошо поправился, загорел.

В это время депо работало плохо. План среднего ремонта был под угрозой срыва.

Озадаченный сообщенной новостью Иван Алексеевич шел домой, обдумывая как выйти из затруднительного положения.

Существующий при ремонте вагонов технологический процесс создавал большой тормоз в работе.

Ремонт вагонов был не специализирован. Бригада плотников исправляла полы, ставила обшивку, воинские приспособления и т. д. Слесари производили разборку и сборку частей.

Около отремонтированного вагона собирались все бригады. Создавалась толкучка, суетня. Бригадир не в состоянии был охватить весь фронт работы и обеспечить бригады материалами и запасными частями.

Все это сильно отражалось на качестве ремонта. Незамеченными оставались бракоделы.

Над этим то и задумался Иван Алексеевич.

— А если вместо существующего технологического процесса создать поточную систему ремонта вагонов? — мысленно рассуждал Сотников.

— Завтра — же предложу, попробуем что выйдет.

На следующий день в небольшом кабинете мастера собрались бригадиры и рабочие-стахановцы.

— Товарищи, — говорит тов. Сотников, — сегодня мы с вами должны обсудить новый метод работы, который я хочу предложить.



— Я думаю построить работу бригад так:

В разборочной бригаде, в которую войдут 9 человек плотников, 2 человека котельщиков, чистильщики и чернорабочие надо строго разграничить профиль работы. Например, 2 плотника будут производить разборку обшивки, воинских приспособлений. 4 человека плотников поставят на сьемку и постановку стоек и оставшихся трех плотников оставить на смене брусев. Таким-же образом создаются подбригады из котельщиков, чистильщиков и чернорабочих.

Следующая бригада сборочная, куда должны войти 15 человек плотников, 9 человек слесарей — автоматчиков, клепальщики, маляры, кровельщики, чистильщики и рабочие. Сборочная бригада, должна так-же быть разбита на подбригады выполняющие определенные виды работы.

Работа каждой подбригады строится по поточной системе. Например, плотники по настилке полов из сборочной бригады начинают работать с 7 часов утра. Закон-

чив свою работу они переходят выполнять эту-же работу в другой вагон. В это время плотники по сборке обшивки приступают к работе в первом вагоне. В тот момент, когда первая подбригада перейдет работать в 3-й вагон, вторая будет работать во 2-м и т. д.

Работа разборочной бригады строится так, что к началу работы сборочной бригады всегда остаются подготовленными 1-2 вагона.

Внимательно выслушав маленький доклад Сотникова рабочие решили претворить в жизнь это предложение.

— Нужно испытать на практике реальность его — заявили рабочие.

В эту ночь Ивану Алексеевичу мало пришлось спать. Он несколько раз продумывал предложенный метод. Разбивал рабочих по бригадам.

Цех среднего ремонта вагонов заработал по новому. Предложенная т. Сотниковым поточная система дала блестящие результаты. Установился строгий порядок, четкость в работе. Создались условия для повышения производительности труда. Подбригада слесарей тов. Палтусова повысила производительность труда до 477 проц. Гарнитурищик т. Попов стал производственное задание выполнять на 458 проц. Слесарь-автоматчик т. Коваленко на 942 проц. и т. д. Резко повысился и заработок рабочих.

Сейчас цех среднего ремонта напрягает все силы на то, чтобы выполнить и перевыполнить месячную программу. И это сделают стахановцы, под руководством славного мастера тов. Сотникова.

В этой мобилизации всех живых сил и всех технических средств вокруг борьбы за выполнение программы заключается глубочайший смысл тех изменений, которые произвел командир-инициатор Иван Алексеевич Сотников.

Вл. Москалев.

Хороших показателей добилась смена т. Аникина.

Лучшие люди вагонно-ремонтного пункта станции Анжерская встречают Всесоюзный день железнодорожника высокими производственными показателями работы.

Бригада цеха годового ремонта, где бригадиром т. Аникин Дмитрий, июльский план ремонта вагонов выполнила на 184 процента. В бригаде т. Аникина 26 человек рабочих из них 20 стахановцев, остальные ударники. За последние 4 месяца бригада работала без единого брака и нарушения трудовой дисциплины.

Слесарь-подъемщик т. Жуков Иван систематически перевыполняет заданную норму. В среднем производительность его труда за июль месяц составляет 166 проц. Плотники Вехов Иван и Подпорин Михаил работают без браков, выполняют до двух норм в смену.

Слесарь-автоматчик комсомолец т. Щербинин Афанасий месячную норму выполнил на 237 процентов. Токарь-шечник механического цеха т. Раенко В. месячную производительность труда поднял на 346 проц. токарь-шечник т. Жохан В. выполняет больше 4-х норм. Бузнец Полушин В. нормы выполняет на 223 проц.

Волчен,

зам. нач. вагонно-ремонтного пункта ст. Анжерская.



А. Н. КОШЕЛЬ,
лучший диспетчер Тайгинского
отделения

Стрелочница-стахановка

С детского возраста Домна Долговых шла работать, добывать себе кусок хлеба. Работала по найму на кулака. Тяжела и безотраднее была жизнь при царизме.

Только советская власть дала настоящую культурную и зажиточную жизнь всем трудящимся.

Домна Долговых уже семь лет работает на транспорте. Вначале она работала на 2-м околотке 6-й дистанции пути, а потом за хорошую работу была переведена на работу младшей стрелочницей на станцию Судженка.

Работая стрелочницей Домна Долговых любила эту работу. Она заботливо и любовно ухаживает за своими стрелками, содержит их в образцовом состоянии.

Домна первая среди стрелочников станции включилась в соревнование, за приведение стрелочного хозяйства к сталинскому дню железнодорожника в образцовое состояние, она вызвала всех отстающих стрелочников на социалистическое соревнование и практически помогает им выправлять работу. Домна Долговых ежемесячно получает надбавку за отличное содержание стрелок и безаварийную работу, неоднократно руководством станции была премирована.

Домна является лучшей общественной, активистской ст. Судженка. Она систематически организует смотр стрелочного и станционного хозяйства, вовлекает женщин-домохозяек в борьбу за выполнение приказов сталинского наркома Лазаря Моисеевича Кагановича.

Демидов.



К. Н. ПЛЕНИН,
слесарь-стахановец депо Тайга: выдвинут бригадиром комплексной бригады

(Окончание. Начало см. на 2-ой стр.)

тариата на съезде восстали оппортунисты во главе с Акимовым и Пудой-Троцким.

При выборах центральных учреждений партии ленинцы получили большинство в один голос. Отсюда и произошло название — большевики и меньшевики.

Принятая вторым съездом программа партии просуществовала до VIII съезда партии (март 1919 г.). Этот съезд, собравшийся после победоносной социалистической революции, принял новую программу. Значительная часть требований этой программы теперь уже проведена в жизнь. Великие итоги социалистических побед запечатлены в Сталинской Конституции.

Враги социалистической революции не раз пытались извратить в угоду буржуазии программу партии. Но этого им не удалось сделать. Большевицкая непримиримость Ленина и Сталина, их суровая и беспощадная борьба с врагами партии обеспечили полный разгром всех врагов партии.

Таким образом, борьба большевиков со всеми врагами рабочего класса была принципиальной борьбой за ленинизм, за коренные программные вопросы.

Меньшевики, троцкисты, бухаринцы — вся эта презренная тварь, борющаяся

против Ленина и Сталина, против большевизма, в конечном счете скатилась в смердящую клоаку контрреволюции, стала на службу фашистских разведок. Товарищ Сталин научил весь наш народ распознавать коварные методы троцкистско-бухаринских шпионов, вредителей и убийц. Славные наркомвнудельцы распутали грязный, отвратительный клубок, в котором под руководством фашистских разведок сплелись воедино троцкисты, зинovieвцы, бухаринцы, рыковцы, буржуазные националисты, меньшевики, эсеры, белогвардейские генералы. Эти подлейшие враги народа разоблачены и уничтожены.

Но борьба не закончена, не все еще враги уничтожены. Советский народ помнит предупреждение товарища Сталина: быть всегда в мобилизационной готовности, чтобы никакие фокусы врагов народа не застали нас врасплох.

Трудящиеся нашей родины, отмечая 35-летие исторического второго съезда партии, еще больше сплачивают свои ряды под непобедимым знаменем Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина для новых побед социализма, для победы социалистической революции во всем мире.

К. Сабуров.



Проведем праздник культурно и весело

Всесоюзный день железнодорожного транспорта — это исключительно радостный день в жизни советских железнодорожников, знаменующий новый под'ем железнодорожников на новую ступень строительства социализма. Этот праздник вызывает у каждого советского железнодорожника и члена его семьи новый прилив бодрости для борьбы за новый под'ем железнодорожного транспорта, вызывает чувство еще большей преданности родине, нашей великой партии Ленина — Сталина.

Основными лозунгами под которыми проводится Всесоюзный день железнодорожного транспорта в этом году являются:

Борьба за под'ем на новую ступень социалистического транспорта.

За поднятие культуры в работе железнодорожников, за дальнейшее техническое оснащение транспорта и овладение техникой.

За дальнейший под'ем и расцвет стахановско-кривоносковского движения.

За укрепление обороноспособности нашей родины и новые победы под руководством партии и великого Сталина.

С этими лозунгами мы, железнодорожники, будем сегодня весело и культурно проводить свой праздник.

Железнодорожники Тайгинского узла и ближайших полевых станций впервые в этом году будут проводить массовку в своем парке культуры и отдыха. Правда, строительство его полностью еще не окончено, но все же в парке не плохо будет организован досуг. Парк радиофицирован, украшен лозунгами, плакатами, портретами лучших стахановцев узла.

Десятки баянистов, затейников, плясунов, декламаторов будут развлекать участников массовки.

В 12 часов дня откроется митинг.

После митинга на открытой сцене силами коллектива работников клуба будут проведены постановки пьес: — «Юбилей», «Загадочная причина». С обширной программой выступят кружки художественной самодеятельности.

Для детей железнодорожников в помещении клуба им. Ленина готовится масса новых игр, аттракционы, концерты. Дети получат подарки.

День железнодорожников должен пройти весело и культурно.

Итак все на массовку! Все на праздник! За культурный отдых! За новый под'ем стахановской работы на железнодорожном транспорте.

Наша оборонная работа

К Всесоюзному празднику железнодорожника и антивоенному дню 1-го августа тайгинская районно-транспортная организация Осоавиахима пришла со значительным улучшением качества оборонной работы.

За период подготовки к замечательной дате — 30 июля, число членов Осоавиахима выросло на 3401 человек, создано вновь десять низовых первичных организаций Осоавиахима.

26 июля советом Осоавиахима паровозного депо Тайга проведен поход в противогазах на раз'езд Кузель. В нем приняло участие семь человек. В задачу похода было поставлено проверка путевого и стрелочного хозяйства.

28 июля узловой совет Осоавиахима ст. Томск II совместно с первичной организацией резерва проводников организовали обслуживание и проведение паровозной и кондукторской бригадами Томского пассажирского поезда № 102.

Поезд проведен строго по расписанию. Вели его машинист т. Крючков С., главный кондуктор т. Толстик и оригадир резерва проводников т. Шакиров К.

Никитин.

Закрепить достигнутые успехи в работе

Сегодня самый радостный праздник в жизни советского железнодорожника. Три года назад — 30 июля в Кремле работники железнодорожного транспорта были приняты великим вождем, лучшим другом и учителем тов. Сталиным. Встреча тов. Сталина с железнодорожниками является ярким свидетельством отеческой заботы нашей партии и лично тов. Сталина о железнодорожниках.

Вот почему так горячо коллектив кондукторского резерва вместе с железнодорожниками всего узла дружно включился в предпраздничное социалистическое соревнование и к 30 июля добился не плохих показателей работы.

Организованные в период подготовки к Всесоюзному дню железнодорожника 8 стахановских кондукторских колонн, с честью выполнили взятые на себя социалистические обязательства. Все кондукторские бригады, включившиеся в стахановские колонны обеспечили вождение поездов по графику, без аварий и браков в работе.

Первое место в социалистическом соревновании между колонн взяла колонна тов. Абеляшева, выполнившая все измерители работы за 25 дней июля на 117 проц.

Молодежная

Звени, наша сила и слава,
Звучи, наш веселый мотив —
Железнодорожной державы
Идет молодой коллектив.

Припев: Звонко песню запевай,
Все смелей и все вперед,
Огневая, боевая
Наша молодость идет

Согретые сталинским солнцем,
Идем мы, отваги полны.
Дорогу веселым питомцам
Великой Советской страны!

Припев:
Не сломят любые напасти
Отважных друзей и подруг.
Мы наше, советское, счастье
Из крепких не выпустим рук.

Припев:
Готовы по первому зову
С врагом мы сразиться лихим,
Мы все к обороне готовы,
И порою мы держим сухим.

Припев:
Несем мы привет молодежный
Великой стране трудовой —
От нашей железнодорожной
Веселой семьи боевой.

Припев: Звонко песню запевай,
Все смелей и все вперед
Огневая, боевая
Наша молодость идет.

Этой колонне вручено переходящее красное знамя. Отдельные кондукторские бригады этой колонны дали следующие результаты работы: бригада главного кондуктора тов. Абеляшева выполнила норму пробега на 132,8 проц., Добровольского — 108 проц., Меркулова на 118 проц. и Мартынова на 105,1 проц.

Второе место в соревновании заняла колонна тов. Горлова, общий показатель ее работы по выполнению нормы пробега 115 проц.

В целом кондукторский резерв значительно повысил свои измерители по выполнению нормы пробега, как по пассажирскому движению поездов так и товарному.

В мае кондукторские бригады товарных поездов выполняли норму пробега на 63,8 проц., в июне на 71,4 проц., а за 25 дней июля норма пробега выразилась в 93,7 проц.

По пассажирскому движению в мае норма выполнена на 117 проц., в июне на 126 проц. и за 25 дней июля выполнено уже на 129 проц.

Шестанов,
парторг кондукторского резерва.

23 года безаварийной работы

На транспорте я начал работать с 1915 года. Сначала ездил младшим кондуктором, потом старшим и с 1929 года главным кондуктором. За все это время я не имею ни одного случая аварий и брака в работе. Я люблю транспорт и работать на нем считаю самым почетным делом.

Слаженность и добросовестное отношение к труду моей кондукторской бригады дали возможность значительно ускорить прием поездов. Если раньше мы принимали состав за 40-45 минут, то теперь затрачиваем на это не больше 15-20 минут при норме 40.

За всю свою службу не имею ни одного брака в работе. Это я добился тем, что внимательно со всей серьезностью делаю приемку документов.

Небрежное отношение к приему документов часто приводит к нехорошим последствиям. Вот например, был случай 23 июля. На ст. Тайга прибыл ускоренный товарный поезд, который имел на станции небольшую стоянку. Сопровождавший этот поезд главный кондуктор Безденежный уговаривал принимающего главного кондуктора Мерзлякова, чтобы он принял документы без проверки Мерзляков сначала согласился, но я ему посоветовал обязательно проверить документы и когда стали проверять, то оказалось, что Безденежный привел поезд в Тайгу с браком и следовать дальше он не в коем случае не мог.

Этот случай говорит о том, что никогда не нужно халатно относиться к приему документов. Лучше самому проверить несколько раз и быть уверенным.

Приемку составов я произвожу так: Прибыл поезд, старший кондуктор навешивает хвостовые сигналы, а я начинаю производить тщательный осмотр и прием состава. После этого иду в техническую контору и начинаю принимать документы, сличая их строго по натурным листкам. Большой опыт работы мне позволяет принимать состав и документы очень быстро.

Старшим кондуктором со мной уже третий год ездит т. Дурнавцев. В настоящее время я его подготовил на главного кондуктора. Гостехэкзамен мы с ним сдали на хорошо. За все время работы я подготовил из старших и младших на главных кондукторов больше десяти человек. Вот мой воспитанник т. Незвец. Сейчас он работает главным кондуктором, является лучшим стахановцем.

Социалистическое соревнование на одну поездку я ввел в систему. Обычно перед отправлением со станции мы заключаем договор на соревнование с машинистом, поездным мастером и диспетчером.

В период подготовки к Всесоюзному дню железнодорожника моя кондукторская бригада была включена в стахановскую колонну. Это большая честь для нас. Мы с новой энергией взялись за работу. За 25 дней июля наша колонна, в которой я состою, выполнила все измерители на 117 проц. Она заняла первое место и завоевала переходящее красное знамя.

За стахановско-кривоносковскую работу меня в своем приказе сталинский нарком Лазарь Моисеевич наградил значком «Почетному железнодорожнику». Эту высокую награду я буду носить с честью и гордостью. Отдам все свои силы за дальнейший под'ем транспорта.

К. Н. Мартынов,
главный кондуктор Тайгинского резерва.

Ответственный редактор

П. ПЛЕНИН.