

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 76 (1039)

4 августа 1940 года, воскресенье.

Цена 6 коп.

СЕГОДНЯ ВСЯ СТРАНА ПРАЗДНУЕТ СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

К НОВЫМ ПОБЕДАМ—ТОВАРИЩИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Сегодня монолитной, сплоченной и бодрой семьей встретила армия советских железнодорожников свой великий праздник.

Всесоюзный день железнодорожного транспорта является традиционным праздником железнодорожников и всего советского народа. Это день большевистской мобилизации железнодорожников на борьбу за новые успехи и дальнейший расцвет социалистического транспорта.

Пять лет исполнилось со дня приема железнодорожников в Кремле великим вождем народов тогдашней партии и правительства. На этой знаменательной встрече товарищ Сталин с гениальной прозорливостью определил решающее значение железнодорожного транспорта в развитии и укреплении социалистического государства, назвав СССР великой железнодорожной державой.

Товарищ Сталин дал железнодорожникам величайшую программу невиданного расцвета и подъема транспорта. Указания товарища Сталина подняли могучую волну патриотических чувств и влили неиссякаемое вдохновение самоотверженной борьбы во славу нашей родины.

Пять лет, прошедших со дня приема, были насыщены славной борьбой стахановцев-кривоносов, ударников, командиров и политработников, всех партийных и непартийных большевиков железнодорожного транспорта за подъем и расцвет транспорта.

Сегодня, в день своего торжественного праздника, железнодорожники с гордостью заявляют: Под вдохновляющим руководством любимого наркома Лазаря Моисеевича Кагановича указания товарища Сталина выполнялись и выполняются с честью: увеличилась погрузка, умножена техническая вооруженность, повысилась культура и организованность. И главное—выросли на транспорте бесчисленные великодушные кадры, беспредельно преданные делу Ленина—Сталина, готовые с честью и достоинством выполнить новые грандиозные задания партии и правительства.

Празднование Дня железнодорожника в текущем году происходит в сложной международной обстановке, чреватой всякими неожиданностями. Капиталистический мир вновь потрясен мировой войной.

Благодаря мудрой сталинской политике большевистской партии и советского правительства, страна социализма стоит вне войны. Народы СССР, ведомые великой партией Ленина—Сталина, опираясь на силу и могущество доблестной Красной Армии, строят свою счастливую культурную и зажиточную жизнь.

СССР силен и могуч. Окреп и расцвел его железнодорожный транспорт. И многомиллионная армия работников транспорта с горячим патриотическим чувством и полным сознанием международной обстановки заявляет великому Сталину, партии и правительству: мы сделаем все, чтобы превосходно обслужить нашего родного брата — доблестную Красную Армию, плечом к плечу со всем народом уничтожающе разгромим любого врага, попытавшегося посягнуть на нашу любимую родину!

В Сталинский день железнодорожника коллектив нашего отделения законно гордится успехами передовых смен, цехов, околотков, дистанций, станций и разъездов, славными победами своих энтузиастов социалистического соревнования.

Станция Судженка, Анжерская и Яя, пункт технического осмотра вагонов станции Судженка и Туган, второй околоток Тайгинской дистанции пути и промывочный цех Тайгинского паровозного депо, первая комсомольская смена станции Тайга и ряд других передовых смен, околотков, дистанций, депо и станций показывают пример того, как надо бороться за четкое выполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня, приказов наркома и за слаженную работу всех частей железнодорожного конвейера.

Инициативными, энергичными борцами за подъем работы нашего отделения показали себя машинисты: тт. В. Иванов, О. И. Филипович, А. А. Бычков, А. Стаин, Т. Коровин, слесари: тт. А. В. Ковшаров, Гайдаш, котельщик т. Ковалев. Дежурные по станции тт. Хаустов, Овсянник, дежурный по отделению т. Феденченко, вагонники: тт. Крюков, Лазученко, Ющенко, П. Дорохов, А. Плетнев, М. Образов, путейцы тт. Шакин, Демин, Прасолов, Федько, Коваленко, Голубев, многие другие передовики всех профессий.

Несмотря на огромные успехи, в работе нашего отделения есть и много недостатков. Железнодорожникам Тайгинского отделения нужно много и много работать, чтобы полностью выполнить указания товарища Сталина о слаженности всех частей транспорта, чтобы выполнить большевистскую программу Третьей Сталинской Пятилетки. И в сегодняшний день пятой годовщины Сталинского дня железнодорожника сплотим наши силы вокруг партии Ленина—Сталина, советского правительства, для новой борьбы за новый подъем и расцвет социалистического транспорта, за полное торжество коммунизма в нашей стране.

ДА ЗАДРАВСТВУЕТ СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!



Рисунок Г. Валька.

Фото клише ТАСС.

„Как известно, транспорт имеет серьезнейшее значение и для обороны страны“.

(Сталин).

„Я должен заверить съезд, что, когда это потребует, мы справимся и с задачей перевозки оборонных грузов. За железными дорогами дело не станет. В случае необходимости мы обеспечим нашу Красную Армию всем необходимым, перевезем все во время для того, чтобы то, что мы перевезем, она транспортировала из дул пушек, с самолетов по врагам там, где нужно будет их громить“.

(Из речи Л. М. Кагановича на XVIII Съезде ВКП(б)).

ЛЮБИМОЙ РОДИНЕ—В ЧЕСТЬ ВЕЛИКОГО ПРАЗДНИКА!

1176 ТОНН СВЕРХ ПЛАНА

Коллектив ст. Судженка с честью выполняет взятые обязательства—5 годовщину Дня железнодорожника встретить перевыполнением месячного плана погрузки и безаварийной работы станции.

За 28 дней июля план погрузки угля коллектив ст. Судженки перевыполнил на 1176 тонн, простой вагонов сократил на 3 часа ниже нормы. Станция работает без единого брака, нарушения Правил технической эксплуатации, в большой дружбе и слаженности с угольщиками.

Большую работу и инициативу в перевыполнении плана погрузки и безаварийной работы станции проявили тт. Хаустов П., Богомяков—дежурные по станции, тт. Цапай, Николаев—составители, Рудьков, Долгов, Лебедева—старшие стрелочники, т. Коровин—маневровый машинист, тт. Количенко, Голубева—таксировщики и другие.

Шабалин,

зам. нач. ст. Судженка,
И. Сулимов,
секретарь партбюро ст. Судженка.

В подарок празднику

Тайгинская дистанция пути (начальник т. Ряпша) долгое время работала плохо, по вине путейцев происходили аварии, много было браков, в плохом состоянии находились пути на дистанции.

Вступив в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки и подготовки к Всесоюзному дню железнодорожника, коллектив тайгинских путейцев взял обязательство—вывести дистанцию из отстающих в число передовых и снять позорное звание аварийной. Это обязательство путейцы с честью выполняют и имеют большие достижения.

Если дистанция в 1939 году имела балловую оценку 324, то в июле текущего года она снизила ее до 53 баллов. В прошлом году на дистанции имелось около 20 длительных предупреждений, сейчас они сняты, текущее содержание пути во много раз улучшилось. За истекший период 1940 года на дистанции значительно сократились прогулы и опоздания на работу, поднялась на новую ступень и политкоммассовая воспитательная работа.

На дистанции выросли замечательные кадры и число стахановцев. Лучшие командиры и стахановцы, как тт. Шакин—старший дорожный мастер, Демин—старший пролазчик, Сидоров—бригадир 4 околотка, Прасолов—путевой обходчик и другие за стахановскую работу награждены наркомом значками „Ударнику сталинского призыва“, „Почетному железнодорожнику“ и ценными подарками. Сейчас в коллективе путейцев из 502 штатных рабочих 157 стахановцев и 130 ударников. Это золотой фонд, которым гордится наш коллектив.

Сейчас коллектив 5 дистанции пути, улучшив свою работу, текущее содержание пути и ликвидировав опасные очаги, обратился с ходатайством перед наркомом о снятии с дистанции звания аварийной.

Ряпша,

начальник 5 дистанции пути.

В. Пинчук,

зам. нач. дистанции пути по политчасти.

Стрелки приведены в образцовое состояние

Великий праздник—Сталинский день железнодорожника—коллектив ст. Туган встречает высокими показателями стахановской работы и полной боевой готовностью.

Стрелки и стрелочное хозяйство находится в безупречно чистом и технически исправном состоянии. Стрелочные переводы, остряки и крестовины вычищены до блеска. В стрелочных будках также чувствуется хозяйский глаз и забота. Стрелочные посты выбелены, на стенах портреты руководителей партии и правительства, окна чистые, на них висят шторы, на подоконниках живые цветы.

Инициатором этого замечательного движения является общественный инспектор по безопасности движения поездов, стрелочница тов. Трусова К. И. Своим личным примером она привила любовь к производству и честному труду тт. Яскевич А., Подунову А., Зимоной и другим. Все они за образцовое содержание стрелок из месяца в месяц получают премиальные вознаграждения.

Пути станции также находятся в чистом и технически исправном состоянии. В этом большую заботу проявляет дорожный мастер т. Синенко. Работая слаженно с движениями, он исключительное внимание уделяет содержанию стрелок, путей, тщательно смотрит за чистотой околотка.

Нужно заметить, что коллектив стрелочников ст. Туган хорошо изучил Правила технической эксплуатации и должностные инструкции, аккуратно посещает занятия технической учебы.

В. Лихачев,

помощник участкового ревизора НКПС по безопасности движения поездов.

Кривоносозцам—стахановцам—передовикам борьбы за новый под'ем транспорта—большевистский привет!



Лучшие люди Тайгинского отделения, стахановцы. Слева направо: Котин Е. Д.—билетно-багажный кассир ст. Литвиново, Литвинов Г. Н.—стрелочник ст. Литвиново, Бараулин И. Д.—дежурный по станции Тутальская, Жуков А. А.—сигналист ст. Юрга-1, Захлыстина А. Т.—дежурная по вокзалу ст. Юрга-1, Маслов И. А.—сигналист ст. Юрга-1, Павленко М. И.—весовщик ст. Тутальская, Козлов Д. П.—стрелочник ст. Яшкино, Шерстков С. Н.—старший стрелочник ст. Литвиново.

ПЯТЬ ЛЕТ БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ

В 1935 году, на совещании работников железнодорожного транспорта, сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович говорил о большой ответственности в работе главного кондуктора, о его роли в быстром и безаварийном продвижении поездов.

Постоянная забота нашего наркома о рядовых железнодорожниках воодушевила главного кондуктора стахановца т. Карабанова на новые производственные успехи, и он стал повседневно бороться за скоростной оборот вагонов и паровоза, добиваясь изжития крушений, аварий и браков в работе.

Сысой Антонович Карабанов первым в Тайгинском кондукторском резерве явился инициатором быстрого и безаварийного продвижения сборных поездов. Необходимо сказать, как т. Карабанов организовал работу по приему, сдаче и продвижению поездов.

За полтора часа до отправления поезда его, вместе со старшим кондуктором т. Скрипаль, можно видеть у дежурного по станции. Здесь они, ознакомившись с распоряжениями командиров, отправляются принимать поезд. При приеме поезда т. Карабанов бдительно осматривает каждую часть вагона, проверяет качество формирования. На прием поезда он затрачивает 20—25 минут, вместо 33, установленных технологическим процессом.

На плече Тайга—Маринск он водит сборные поезда, и почти на каждом остановочном пункте ему приходится производить отцепку и прицепку вагонов. Чтобы успешно провести эти операции, т. Карабанов устанавливает тесную

связь с работниками станций для быстрой обработки поезда. Особенно хорошо относится к совместной работе с т. Карабановым дежурный по станции Анжерская т. Овсянкин. Однажды т. Карабанов, соревнуясь с машинистом т. Щербаковым, привел поезд № 1102 на станцию Маринск на 2 часа 10 минут раньше расписания.

21 июля т. Карабанов, заключив социалистический договор на одну поездку с машинистом т. Бондычем, диспетчером т. Шкурским и поездным вагонным мастером т. Андреевым, привел поезд № 797 на станцию Юрга-1 на 22 минуты раньше расписания. На обратном пути поезд № 768 был приведен на станцию Тайга раньше расписания на 53 минуты.

Показывая пример быстрого и безаварийного продвижения поездов, т. Карабанов призывает всех главных кондукторов Тайгинского резерва последовать его примеру. За безаварийную работу и быстрое продвижение поездов Сысой Антонович награжден значком «Почетному железнодорожнику».

Встречая Сталинский день железнодорожника, т. Карабанов сказал: «Залогом моих успехов является четкое выполнение железнодорожного закона транспорта—Правил технической эксплуатации, соблюдение должностных инструкций, приказов наркома и комплексное социалистическое соревнование. Свои успехи я буду повседневно закреплять и работать так, как учит нас сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович».

И. Гавриленко.

Примерный товарищ

Виталий Венидигович Пилюшин работает грузчиком на товарном дворе ст. Тайга с 1932 года, и за этот период времени он показал себя хорошим производственным, примерным товарищем. Среди рабочих и работников товарного двора он заслуженно пользуется авторитетом.

Честное и любовное отношение к труду не покидают его ни на одну минуту. Тов. Пилюшин хорошо справляется со своей работой; весовщикам, с которыми ему приходится работать, помогает разбирать груз, выдавать его клиентуре, оформляет документы.

Заключив социалистический договор с грузчиком т. Горкавцевым—встретить День железнодорожника высокой производи-

тельностью труда, он показывает хорошие образцы в выполнении взятых обязательств. За семь месяцев текущего года он производственное задание выполняет от 120 до 346 процентов. Такие же показатели имеет и его спарщик т. Горкавцев.

Тов. Пилюшин не только считается стахановцем на производстве, он также служит примером для других, как член профсоюза, аккуратно посещает собрания, техническую учебу и повышает свои знания.

С. Корчуганов,

пом. нач. станции Тайга по грузовой работе.

Стахановской работой встречаю День железнодорожника

В декабре 1939 года я пришел из рядов Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Моя первая мечта — это работать на железнодорожном транспорте. В рядах Красной Армии я получил хорошую боевую и политическую подготовку, а поэтому решил работать на транспорте и отдать для дальнейшего его под'ема все, что дала мне Красная Армия.

Почти 9 лет я работаю на станции Тайга в службах, связанных с движением поездов. За этот период работы я не имел ни одного случая аварии и браков в работе.

Прежде всего, успех моей безаварийной стахановской работы заключается в том, что я четко и безукоризненно выполняю Правила технической эксплуатации и приказы наркома товарища Л. М. Кагановича. В достижении жела-

емых успехов немаловажную, а даже, можно сказать, и основную роль играет тщательный прием поезда и бдительность в пути следования.

Поезд я всегда принимаю с ходу и тут же на месте выявляю все имеющиеся у него недостатки, проверяю чолзуны, состояние буфсы и т. д. При приеме поезда я также тщательно проверяю аппараты сквозной упряжи и тормоза. В момент включения автоматов я непосредственно участвую сам и вместе с автоматчиками устраняю все имеющиеся недостатки.

Если в поезде имеются вагоны с вновь поставленными подшипниками, я обязательно еду на тормозной площадке, которая расположена ближе к этим вагонам. Это позволяет мне избежать горения буфсы у этих вагонов. Хоро-

ший и тщательный прием поездов, а также бдительность в пути следования дали мне прекрасные результаты. За все время работы поездным вагонным мастером не имею задержек по техническим неисправностям вагонов, все поезда, которые я сопровождаю, следуют строго по наркомову графику.

Стахановская и безаварийная работа на трудовом фронте, на нашем советском транспорте очень высоко ценится. Я за предотвращение аварий и хорошую работу имею ряд благодарностей и премий. В ответ на заботу партии, правительства и наркома товарища Л. М. Кагановича я отвечаю утроенной самоотверженной работой на благо нашей родины.

М. Образов,

поездной вагонный мастер Тайгинского резерва.

Осуществленная мечта

В депо я пришел со школьной скамьи. Будучи еще в ФЗО, я слышал от отца советы: «Учись, сынок, работай побольше над книгой—человеком станешь». Эти слова мне глубоко закрепились в памяти.

К учебе я относился со всей серьезностью, был первым учеником по классу. Школу окончил на «отлично».

С первых дней работы на токарном станке мне приходилось встречаться с рядом трудностей. Слабо знал производство, плохо владел технологическим процессом. Но это не пугало меня. Я настойчиво боролся за овладение техникой, преодолевал все, что встречалось на пути к цели. А цель у меня была одна—стать высококвалифицированным токарем, научиться выпускать продукцию только хорошего качества.

Для того, чтобы быстрее изучить технологический процесс, стать, как говорят, мастером своего дела, я стал обращаться за помощью к опытным товарищам, и в этом они мне не отказывали. Токари тт. Развожжаев и Врублевский оказывали мне всемерную помощь, практически учили работать на станке.

Результаты не замедлили сказаться. Вскоре я стал набирать темпы, изо дня в день поднимал производительность труда. К началу зарождения стахановского движения я уже не плохо владел токарным станком, знал все его отрицательные и положительные стороны работы, в совершенстве овладел техникой своего дела.

1937 год. В нашем депо во всю ширь развернулось стахановское движение, далеко шагнула вперед техника, намного выросла производительность труда. В это время у меня зародилась мысль—перейти работать на два станка. Я поделился своим сообщением с инженером и мастером цеха. Мне разрешили.

Перестроив работу по-новому, уплотнив рабочий день, я успешно справился с поставленной перед собой задачей. Этот опыт наглядно показал, что работать на двух станках вполне возможно, и это никаких трудностей не составляет.

Совершенствуясь в работе на двух станках, вскоре перешел на три, а потом и на четыре станка. При работе на четырех станках необходимо строго соблюдать произведенные ранее расчеты во время обработки деталей, смотреть за тем, чтобы выпускаемая продукция была хорошего качества.

Я неоднократно практиковал обслуживание сразу шести станков. Эти опыты у меня также проходили с большим успехом. Работая на шести станках в честь дня выборов в местные Советы депутатов трудящихся, я выработал за смену 1301 процент к норме.

В работе на шести станках также ничего сложного нет. Я свою работу строил так: сначала узнавал план работы цеха, а потом из этого расчета составлял

свой график загрузки станков и строго следил за его выполнением. За все время работы на 4-6 станках у меня не было ни единого случая выпуска недоброкачественной продукции.

Я давно еще мечтал стать летчиком, и моя мечта осуществилась. В 1938 году я поступил учиться в аэроклуб, в течение целого года учился и работал, овладевал техникой военного дела и в 1939 г. успешно его окончил.

В 1938 году вступил в ряды дважды краснознаменного ленинско-сталинского комсомола. В марте этого года меня приняли кандидатом в члены ВКП(б).

Свой опыт стахановской работы передаю отстающим товарищам. Токари тт. Афанасьев, Сорокин, Ерыгин и брат Алексей были отстающими, не выполняли норму. Я взял над ними шефство, помог им стать стахановцами. Сейчас все они подняли свою производительность труда до 300 и выше процентов.

Сталинский день железнодорожника я встречаю с великой радостью и счастьем. Сейчас я уезжаю в военную авиашколу. Уезжая в школу, я хочу заверить коллектив тайгинских железнодорожников, что и на этом боевом посту, за рулем самолета буду с еще большей энергией работать над овладением авиационной техникой.

К. Шалыгин,

токарь-многостаночник паровозного депо Тайга.

ЭЛЕКТРОМЕХАНИК МИХАИЛ СЕМЕХИН

Получив общее образование в школе, Мишу Семехина особенно интересует электротехника. Он мечтает работать на одной из крупных отраслей нашего народного хозяйства.

1931 год — Миша закончил железнодорожную школу ФЗУ и семнадцатилетним юношей приступил к работе, сначала слесарем, потом монтером блокировки, сигнализации и связи.

Заметны любовное, честное отношение к труду. Мишу посылают на краткосрочные курсы электромехаников, он успешно заканчивает их, работает электромехаником на автоблокировке, на одной из сложных частей нашего хозяйства. Будучи переведенным на 3-ю дистанцию сигнализации и связи в качестве электротехника участка, ему пришлось работать на одном из отстающего участка. Перед ним стала задача — привести этот участок в хорошее состояние. И с этой задачей Михаил Семехин справился: централизацию стрелок привел в отличное состояние.

1938 год. На 3 дистанции

связи ремонт устройств сигнализации, централизации и блокировки под угрозой срыва. Не укладываются в плановые сроки, качество ремонта низкое, а устройства должны обеспечить безаварийную работу.

Руководство дистанции ставит на эту работу Михаила Семехина. Он успешно справляется с возложенной на него задачей и за свою стахановскую работу неоднократно премируется.

Будучи выдвинут в качестве старшего электромеханика, практически помогает прикреплённым участкам. В результате его повседневной работы и товарищеской помощи электромеханика т. Косицын, ранее работавший плохо, стал хорошим работником, не имеющим повреждений в течении ряда месяцев.

Михаил Сергеевич Семехин оправдал доверие ленинского комсомола. Отличной работой и помощью отстающим завоевал авторитет среди молодежи и как член ленинско-сталинского комсомола идет в авангарде на производстве.

Ф. Крузз,

ревизор 3 дистанции связи.

НАГРАЖДЕНИЕ ПЕРЕДОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПОЧЕТНЫМИ ГРАМОТАМИ

За активное участие в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, за добросовестное и четкое выполнение приказов наркома товарища Л. М. Кагановича, высокие стахановско-кривоносские показатели на производстве и выполнение взятых обязательств ко Дню железнодорожника, награждены почетными грамотами управления, полнотдела дороги и дорпрофсожа:

ПО ТАЙГИНСКОМУ ОТДЕЛЕНИЮ

1. Стрельников Кузьма Бузьмич — бригадир 25-й дистанции пути.
2. Выходцева Елизавета Азарьевна — директор неполной средней школы Томск-I.
3. Чахович Станислав Луиц — машинист депо Томск-II.
4. Полуднева Екатерина Степановна — председатель инициативной группы женщин, общественница ст. Литвиново.
5. Михасенок Андрей Федорович — дежурный по станции Тайга.
6. Банщиков Александр Петрович — гл. кондуктор ст. Тайга.
7. Курмилевич Клавдия Петровна — ст. кондуктор ст. Тайга.
8. Данилов Василий Петрович — бригадир 6-й дистанции пути.
9. Пахомов Михаил Степанович — путеобходчик 6-й дистанции пути.
10. Шипачев Евдоким Анастасевич — грузчик угольного склада ст. Тайга.
11. Врублевский Матвей

Яковлевич — токарь электростанции ст. Тайга.

12. Платонов Иван Платонович — путеобходчик 25-й дистанции пути.

13. Маслов Иван Андреевич — сигналист ст. Юрга-I.

14. Лукин Павел Устинович — дорожный мастер 24-й дистанции пути.

15. Федько Павел Емельянович — путеобходчик 24-й дистанции пути.

16. Чубаров Александр Иванович — поездной вагонный мастер Томского вагонного участка.

17. Каширо Иван Сергеевич — бригадир кузнечного цеха Томского вагонного участка.

18. Попов Иван Николаевич — слесарь точных приборов цеха под'ема паровозного депо Тайга.

19. Мишуков Александр Александрович — бригадир грузчиков Томской погрузконторы.

20. Маслов Дмитрий Антонович — дежурный по отделению.

21. Кислицын Александр Иванович — приемщик вагонов Томского вагонного участка.

В подарок Дню железнодорожника

Стахановцы Томского вагонного участка в фонд подарков к Сталинскому дню железнодорожника внесли ряд рационализаторских предложений. Слесарь-автоматчик т. Черников изобрел прибор для фрезерования втулок распределителя серии „Вестингауз“. Сейчас рационализаторское предложение т. Черникова применено на производстве и дает хорошие результаты.

Слесарь-автоматчик т. Шалыгин внес рационализаторское предложение применить пресс для испытания запасных резервуаров. Его предложение уже практически осуществлено и дает хорошие результаты.

Сконструированный мастером т. Каширо разметочный угольник также применен на производстве.

Н. Алексеев.



Багажный весовщик ст. Томск-II т. А. Л. Милованова показывает в своей работе, вежливо обслуживает пассажиров.

СЛАВНЫЕ ДЕЛА ОРДЕНОНОСЦА ВАСИЛИЯ ИВАНОВА

Растет великая железнодорожная держава. Растут и ее люди. Машинист Василий Иванов рос на глазах у тайгинских паровозников. Его рост особенно заметен. Он, как молодой и энергичный товарищ, не покладая рук, работал над овладением техники управления локомотивом.

Трудностей он не боялся, смело шел им навстречу и побеждал. Зима 1935-1936 года была для него суровым экзаменом, который он неплохо выдержал. В эту страдную для железнодорожников пору он проработал без единого брака.

Появление в депо Тайга новой техники — мощных паровозов-красавцев серии «ФД» еще больше взволновали Василия Иванова. Он первым изъявил желание работать на мощном локомотиве.

Первые поездки на новой машине показали хорошие результаты. Он намного стал перекрывать установленную техническую скорость.

Весовая норма, существующая в то время, была также опрокинута тов. Ивановым. Он на своем опыте показал, как нужно водить тяжеловесные поезда на кривоносских скоростях. На

много перекрывал он и норму межпромывочного пробега паровоза. За победы, одержанные на трудовом фронте, правительство в 1939 году наградило Василия Фроловича Иванова орденом Трудового Красного Знамени.

Ученики Василия Иванова машинисты тт. Романов, Дуйнов, Егорченко Михаил и другие сейчас водят поезда на кривоносских скоростях, работают без брака, хорошо содержат свои паровозы, дают экономии топлива. Его спарщики тт. Дикович и Валеулин, по примеру своего старшего машиниста, водят тяжеловесные поезда, перевыполняют техническую скорость.

В подарок Сталинскому дню железнодорожника машинист-орденоносец тов. Иванов провел 4 тяжеловеса, в июле дал экономии черного золота более 50 тонн, повысил техническую скорость на 4,5 километра в час.

Один из тяжеловесных рейсов, проведенных в честь железнодорожного праздника, приводим ниже.

Приняв машину от спарщика т. Валеулина, Василий Иванов выехал под состав.

„До хвостовой части добрая верста будет“, — заметил кто-то из людей, стоящих около паровоза.

— Да, товарищи, — ответил знатный машинист тов. Иванов, — в поезде 79 вагонов, вес 2300 тонн.

Осмотрев состав, Василий возвратился на паровоз. Он еще раз проверил все детали и механизмы. С молотком в руках обстукал каждую гайку, шпильку, скат. Убедившись в исправности машины, он рассказал своему помощнику Владимиру Казак и кочегару Тарабынскому Игнату о том, что им предстоит выполнять задачу только на отлично.

— Товарищ механик, мы никогда не пасовали, а на этот раз покажем еще лучшие образцы в работе.

До отправления оставалось минут 5, не больше. Все было готово. Но помощник и кочегар не любят сидеть без дела; взяв рукав, они начали горячей водой мыть будку машиниста. Приучил их Василий поддерживать порядок на паровозе.

Усевшись на сиденье, Василий Иванов взглянул на часы. Стрелка часов показала ровно одиннадцать. „Товарищ механик, семафор открыли“. „Вижу, товарищ помощник“ — ответил он. Главный дал отправление.

Мускулистая рука Василия лег-

ла на регулятор. Свисток, и паровоз, тяжело дыша, плавно тронулся, потащив за собой тяжелый состав.

Набирая скорость, Василий Иванов умело вел поезд. Подъемы он брал без особых трудностей. На станции Литвиново поезд прибыл раньше времени. Осмотрев машину, проверив работу всех механизмов, он отправился дальше.

— Ребята, юргинский подъем будем брать с ходу, — обратился к бригаде Василий Иванов.

— Есть брать с ходу, — ответил помощник машиниста. Поглядывая на манометр, помощник подбрасывал в топку по несколько лопат угля вручную, он держал полное давление пара в котле.

Василий Иванов, ни на миг не спуская с глаз хода машины, умело вел поезд по тяжелому подъему. Самый трудный участок пути был успешно преодолен. На станцию Болотная он привел поезд с нагоном. Техническая скорость была выполнена на 41,9 км, коммерческая 31,2 км, а среднесуточный пробег составил 748 километров.

Вожделение тяжеловесных поездов для машиниста-орденоносца входит в систему. Это один из его скромных подарков к Сталинскому дню железнодорожника.

Т. Демидов.



Лучшие люди Тайгинского отделения, стахановцы на снимке: (сверху вниз) тт. Данилов Н.П. — сцепщик ст. Анжерская, Федько П. Е. — путевого обходчик 24 дистанции пути, Арышев Ф.Е. — машинист локомотива электростанции ст. Яя, Гридин М.С. — комсомолец, бригадир 6 дистанции пути ст. Яя, Доровской Р.С. — старший стрелочник ст. Анжерская, общественный инспектор по безопасности движения поездов, Леонтьев И.Н. — стрелочник ст. Беркульская, работает без брака, является держателем переходящего мандата руководства дороги, Иванов М. С. — маневровый машинист ст. Яя, держатель переходящего мандата руководства дороги, Хаустов П. Д. — дежурный по станции Анжерская, член ВКП(б), его смена держит первенство по погрузке угля, сокращает простой вагонов под погрузкой на 2—5 часов, работает без браков и нарушений Правил технической эксплуатации.

НА ОТВЕТСТВЕННОМ ПОСТУ

Стрелочный пост—ответственный участок в системе железнодорожного конвейера. От его четкой работы зависит быстрый и безаварийный прием и отправление поездов, четкая маневровая работа. На этом ответственном посту вот уже в течение нескольких лет несет свою почетную вахту старшая стрелочница станции Судженка Домна Андреевна Долговых.

Стрелки поста, когда т. Долговых их приняла, содержались в неудовлетворительном состоянии, много было ослабших болтов, костылей, отсутствовала также и чистота стрелок. Домна Андреевна с энергией взялась приводить стрелки в надлежащий вид. В первую очередь она хорошо завернула все слабые болты, подбила костыли, почистила стрелки. И так каждый день она стала ухаживать за стрелками, во время вскрывать все недостатки и тут же устранять их.

Энергичная стахановская работа Домны Андреевны не замедлила сказаться на успехах. Через некоторое время стрелки поста стали неузнаваемыми, чисты и технически исправны.

Вместе с т. Долговых работают стрелочницы тт. Лебедева и Кузнецова. Они на эту должность поступили позже и безуспешно имели меньше опыта в работе. Тов. Долговых стала присматриваться к ним, оказывать помощь в работе, передавать им свой опыт безаварийной работы, учить

бдительно работать на своих постах.

Прошел месяц. Оказываемая товарищеская помощь давала все более хорошие результаты. За небольшой промежуток времени стрелочницы тт. Лебедева и Кузнецова стали работать так же, как Домна Андреевна, привели свои стрелки в отличное состояние, стали быстро и четко готовить маршруты приема и отправления поездов, обеспечивать быструю маневровую работу.

Старшая стрелочница Домна Андреевна Долговых всегда бдительно и уверенно стоит на своем посту. Она теперь, принимая или провожая поезд, или производит маневровую работу, твердо знает, что каждая стрелка ее поста находится в полной технической исправности.

Недавно т. Долговых приняла в ряды большевистской партии. Это самое большое для нее счастье.

В торжественный день, знаменующий отеческую заботу товарища Сталина о железнодорожниках, Домна Андреевна заявляет, что и впредь будет самоотверженно бороться за дальнейший подъем и расцвет социалистического транспорта, большевистскими делами отвечать на повседневную отеческую заботу товарища Сталина и наркома Лазаря Моисеевича Кагановича о железнодорожниках.

Н. Иванов.

Командир передового околота

Вот уже год, как коллектив 2 околота, руководимый дорожным мастером т. Н. Алексеевым, держит переходящее красное знамя руководства шестой дистанции пути. Коллектив околота взял обязательство—никогда и никому не отдавать знамя, потому что оно завоевано упорным стахановским трудом стахановцев и домохозяев околота.

2-ой околота, который принял в 1939 году т. Алексеев, имел более 200 баллов, знамя у околота было отобрано. Пути не обеспечивали полной безопасности движения поездов.

С первых же дней принятия околота т. Алексеев занялся в первую очередь воспитанием людей, стал поднимать в них чувство ответственности за порученное дело. Спустя несколько дней после принятия участка пути, было проведено собрание с рабочими околота, на котором проверены и перезаключены социалистические договоры, вскрыты недостатки в работе и намечены пути к их устранению.

С этого времени рабочие околота стали изо дня в день показывать образцы социалистического отношения к труду, бороться за снижение балльности. В результате умелого руководства командира и упорного созидательного труда стахановцев через месяц балл на околоте снизился с 200 до 42.

Спустя один месяц околоте было вручено переходящее красное знамя руководства шестой

дистанции пути. После этого производственная активность рабочих получает все больший и больший размах. Отделение за отделением начинают выходить в передовые, развешивается товарищеская помощь отстающим. Первое отделение бригады т. Прудникова в июне имело высокую балльность, а сейчас оно передовое, отличное, и имеет в среднем 1 балл. Стали подтягиваться и отделения бригад тт. Ф. Яковлева, А. Яковлева, Танцерева, на их отделениях также начинает снижаться балльность.

На каждом отделении сейчас можно встретить стахановцев, выращенных т. Алексеевым. На первом отделении хорошо работают и перевыполняют нормы рабочие: тт. Алексеев, Желтобрюхов, Савчук, Стрельников; второго отделения рабочие: тт. Евтушенко, Иванов, Дудкин; третьего: тт. Рогов, Благинин, Григорьев; четвертого: тт. Сидоров, Медведчиков, Шакина и еще ряд стахановцев.

Бдительно несут свою вахту по охране путей путевые обходчики: тт. Хусанов, Петров, Пахомов, Михайлова, Козлов и Федоров.

Т. Алексеев сумел организовать и женщин домохозяек, которые оказывают большую помощь в достижении хороших показателей. Домохозяйки-активисты тт. Григорьева, Яковлева, Сидорова, Прудникова и другие под руководством женотка т. Л. Алексеевой сделали много выходов на ремонт пути, аккуратно проверяют социалистические договоры.

После выхода в свет Указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня, от 10 июля и обращения ВЦПС среди коллектива околота с новой силой развернулось социалистическое соревнование.

Командир передового околота т. Алексеев со своим коллективом встречает Сталинский день железнодорожника с производственными победами. Его околота отличный, имеет всего только 4 балла.

И. Васильев.

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

Поезд простоял 3 часа

В дежурство дежурного по станции Яшкино Меленчукова (25 июля) был сформирован поезд из 43 вагонов, назначением на Красноярскую дорогу, и отправлен в Тайгу. Поезд простоял до блок-поста Хопкино и там простоял 3 часа.

Оказалось, что перед отправлением поезда машинист паровоза заявлял дежурному Меленчукову о том, что в тендере паровоза нет воды, но Меленчуков, зная, что на б/п. Хопкино водоснабжение не работает, отправил его с поездом. В результате халатности дежурного по станции Яшкино Меленчукова паровоз этого поезда пришлось отправить с Хопкино резервом на ст. Литвиново для набора воды, чем и был вызван простой поезда.

Сухоплевцев,
осмотрщик вагонов
ст. Яшкино.

Прекратили доставку хлеба

На станции Беркульская имеется водокачка, которая стоит в 12 километрах от населенного пункта и торговых точек.

Для того, чтобы рабочим водокачки получить хлеб, они вынуждены через день ходить на станцию, затрачивая на это драгоценное время. Раньше на имеющейся лошади доставляли хлеб на водокачку, но сейчас по неизвестным причинам нач. отдела водоснабжения т. Черкашин снял лошадь и подвозку хлеба прекратил.

Рабочие водокачки ст. Беркульская должны быть своевременно обеспечены хлебом, доставку его нужно возобновить.

Приходько,
машинист водокачки.

Ответ. редактор Т. КУЗЬМЕНКО.

СОВЕТСКАЯ ЛАТВИЯ

(Справка)

Латвия в течение многих веков переходила от одного государства к другому. Как самостоятельное государство, Латвия возникла только после победы Великой Октябрьской социалистической революции. В состав ее вошли значительная часть бывшей Курляндской губернии, южная часть бывшей Лифляндской губернии, северозападная часть Витебской губернии и часть Островского уезда, Псковской губернии.

Общее протяжение государственных границ Латвии—1895 километров. На востоке она граничит с СССР, на севере с Эстонией, на юге—с Литвой, на западе она примыкает к Балтийскому морю.

Латвия занимает территорию в 65 791 кв. километр.

Населения в Латвии, по данным 1938 года,—1 971 тысяча человек. 73,5 процента населения Латвии—латыши, 12,5 процента—русские, около 5 процентов—евреи и около 9 процентов—другие национальности.

Столица Латвии—Рига. В ней живет 385 тысяч человек. Этот город до первой мировой войны был одним из крупных промышленных центров России. Сейчас в Риге четыре машиностроительных завода, судостроительная верфь, ряд текстильных, химических и деревообделочных предприятий. В Риге же сосредоточены все три государственных высших учебных заведения Латвии: университет, академия искусств и консерватория.

Второй хозяйственный центр Латвии—Лиена (Либав), представляющая собой военный и торговый порт. В Лиена имеется металлургическая, металлообрабатывающая, лесопильная, кожевенная, спичечная промышленность, маслобойни, мельницы. Военный порт располагает двумя сухими доками для приема больших кораблей. Судостроительная верфь

и судоремонтные мастерские позволяют ремонтировать крейсера, миноносцы и подводные лодки. В 75 километрах от Лиены расположен Вентспилс (Виндава)—незамерзающий торговый порт, крупный центр лесопильной промышленности Латвии. В этом городе имеется также верфь и судоремонтные мастерские.

Из других городов Латвии выделяются Даугавпилс (Двинск)—центр торговли льном, зерном и лесом—и Елгава (Митава), в которой находятся самое большое в Латвии предприятие льняной промышленности, сахарный завод и черепичные заводы.

Пахотные земли Латвии в 1937 году занимали 2 167 100 га, что составляет 32,9 процента всей латвийской территории. В сельском хозяйстве Латвии особенно выделяется животноводство. Его продукты—масло, мясо, кожа—экспортировались за границу. Важной статьей экспорта являлась также продукция лесного хозяйства—древесная масса, бумага, фанера.

Железнодорожная сеть Латвии в 1937 году составляла 3 272 километра.

Латышский народ исторически связан с народами, населяющими Советский Союз. Революционную борьбу против царского самодержавия, помещиков и капиталистов латышские рабочие и крестьяне вели в тесном союзе с рабочими и крестьянами остальных районов царской России. В. И. Ленин высоко ценил революционную борьбу латышского пролетариата.

После победы Октябрьской революции советская власть была установлена также и в Латвии, но крупнейшие империалистические государства помогли латвийской буржуазии свергнуть советское правительство.

После поражения советской влас-

ти в Латвии наступил период жестокой реакции. Карательные отряды свирепо расправлялись с рабочими и крестьянами. Коммунистическая партия и революционные профсоюзы были загнаны в подполье, прогрессивные и демократические организации разогнаны. Лучшие борцы за счастье латвийского народа были брошены в тюрьмы. Рабочих заставляли работать до 14—16 часов в день. Реакционные правители всемерно шли навстречу помещикам и кулакам, захватившим большую часть земель. В то же время трудовое крестьянство Латвии, владевшее ничтожными земельными участками, обкладывалось непосильными налогами и разорялось.

Реакционное латвийское правительство беспощадно подавляло всякое проявление симпатий широких народных масс к Советскому Союзу. Но эти попытки были безуспешны. Никакие преследования не могли запугать латвийских рабочих и крестьян, лучшие представители которых в годы гражданской войны на деле доказали свою неразрывную связь с советскими народами, борясь в рядах Красной Армии против белогвардейцев и иностранных захватчиков.

Теперь латвийский народ прогнал ненавистное правительство реакционеров. Трудящиеся Латвии избрали новый парламент—сейм, который, выражая волю латвийского народа, провозгласил установление советской власти на всей территории Латвии. Латвия объявлена Советской Социалистической Республикой. Сейм постановил просить Верховный Совет СССР принять Латвийскую ССР в состав Советского Союза в качестве союзной республики. Отныне вся власть в Латвийской Советской Социалистической Республике принадлежит трудящимся города и деревни в лице Советов депутатов трудящихся.

Тайгинская транспортная техническая школа
паровозных машинистов

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ УЧАЩИХСЯ на 1940-41 уч. год. Срок обучения 3 года.

Принимаются лица обоего пола в возрасте от 16 до 30 лет, имеющие образование в объеме 7 классов, признанные годными по состоянию здоровья к должности паровозного машиниста.

Прием заявлений с 1 июня по 14 сентября 1940 года.

К заявлению о приеме необходимо прилагать в подлинниках следующие документы:

- 1). Свидетельство о рождении (паспорт предъявляется лично).
- 2). Документы об образовании.
- 3). Справку о состоянии здоровья и прививке оспы.
- 4). Автобиографию.
- 5). 3 фотокарточки, заверенные гос. учреждением, и почтовых марок на 60 коп. для ответов.

Приемные испытания с 15 по 25 сентября 1940 г. проводятся по русскому языку, литературе, математике, Конституции СССР и физике, по программам за 7 классов.

Начало занятий с 1 октября 1940 года. Принятые в школу обеспечиваются: общежитием с постельными принадлежностями, стипендией, в зависимости от успеваемости, в размере 65—75 руб. на I курсе 55 проц., на II—75 проц., на III—100 проц. от числа принятых учащихся.

Учащиеся пользуются правами железнодорожников. За время практики (езда на паровозе в должности пом. машиниста) на 3-м году обучения получают, помимо стипендии, зарплату по занимаемой должности.

Заявления направлять по адресу: ст. Тайга Том. ж. д. техническая школа. На испытания являться только по вызову приемной комиссии.

Администрация школы.