

ПОДГОТОВИМ МАГИСТРАЛЬ НЕФТИ И ХЛОПКА
К БЕСПЕРЕБОЙНОЙ РАБОТЕ ЗИМОЙ

ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ ДОРОГИ, ПОЛУЧИВШИЕ НА СЛЕТЕ ЗНАЧОК УДАРНИКА СТАЛИНСКОГО ПРИЗЫВА. Верхний ряд: МАКАРАШВИЛИ АРТ. — бригадир депо - Тифлиса, МУСЕЛЯН АВЕТИК — бригадир ПЧ-18, ШИКАНЯН — машинист депо-Ленинск, СААКЯН М. — составитель ст.Зриана, ФИЛОСЯН Х. — ПЧ-7 (Караис), ДЖАНБУРИЯ ЕЗЕК — бри гадир вагонного депо - Самтредиа, ДЖОРБЕНАДЗЕ АНТ. — машинист депо - Батум, ДЖАФАРОВ Г. — котельщик депо, показавший рекорд по скорости, ТОДРИЯ ЕРМОЛАЙ — дорожный мастер (Батум), НИЖНИЙ РЯД: КОНЬКОВ — диспетчер 4-го отделения, ДАДАШЕВ АЛИ ЮСУП — слесарь вагонного депо - Баладжары, ДОЛДАШЕВ ДОМ. — составитель поездов ст. Самтредиа, БАХ ТАДЗЕ ДАВИД — дежурный по путям ст. Тифлиса, ОВЧИННИКОВ — машинист депо-Баладжары, ЦИКОРИДЗЕ ИВАН — машинист депо - Самтредиа, АНУШАН МИР. — котельщик вагонного депо-Ленинск, ГЕЛАШВИЛИ ВАС. — пом. диспетчера ст. Навтлуг, САФАРЯН АШОТ — грузчик ст. Ленинскан, ДЫНКИН — Баку-11, машинист.

СДЕЛАЕМ ЗАКАВКАЗСКУЮ
ОБРАЗЦОВОЙ

ИЗ ОБРАЩЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ПЕРВОГО
ДОРОЖНОГО СЛЕТА

На заключительном заседании слета ударников сталинского призыва Закавказской дороги принял участие во всем железнодорожникам дороги.

В этом обращении говорится: «Решения партии и правительства, суровая и совершенно справедливая критика работы транспорта на XVII партсезде, указания нашего любимого вождя тов. Сталина явились разветвленной боевой программой оздоровления транспорта, воодушевившей широчайшие массы железнодорожных пролетариев и подвигавшей их на борьбу за образцовую работу железных дорог.

Не сразу и не всюду сумели наши железнодорожные рабочие, наши командиры и наши партийные организации добиться успехов в осуществлении поставленных перед транспортом боевых задач.

Преодолевая десятилетиями сложившуюся привычку, известную обособленность железнодорожников, пошлою привычку «полосы отчуждения», преодолевая сопротивление дезорганизаторов, разгильясов, рвачей и классовых врагов, со срывами, со многими ошибками, рывками, но все же шаг за шагом мы начали двигаться вперед.

В своем обращении участники слета выдвинули перед всеми железнодорожниками ряд боевых задач, взяв на себя следующие обязательства:

- 1) Ни одного происшествия, ни одной аварии, ни одного крушения. Выше революционной бдительности на трудовом посту. Пусть каждый преданный своему классу железнодорожник помнит, что при отсутствии революционной бдительности одна вражеская рука может изгнать самоотверженную работу сотен передовых рабочих.
- 2) Не медля ни минуты, боевым темпом начать подготовку к осенне-зимним перевозкам. Каждый паровоз, каждый вагон, каждый метр пути, каждая стрела должны быть приведены в полную надежную исправность, должны быть готовы к зимним условиям, к увеличенной работе.
- 3) Уложить в норму оборот вагонов и цистерн, добиться улучшения всех эксплуатационных показателей, твердо помня, что они заданы с учетом плохой работы, с учетом разгильяства, недисциплинированности.
- 4) И товарищи и пассажиры не должны жаловаться на плохую графику. Добиться безусловного соблюдения графика — значит добиться нормальной плановой работы.

Развернув на основе большевистской самокритики борьбу за перестройку транспорта, подтолкнув сумев найти и сделать известными лучших людей дороги, показать их в качестве образца всем железнодорожникам, на их примере воспитать новые сотни передовых. На станциях, в депо, на заводах и в окошках люди стали драться за первенство, за высокую честь носить звание ударника сталинского призыва. Начала проявляться пролетарская забота о качестве паровоза, об исправности буфка, о чистоте стрелки, о четкой организации производственных процессов. И первую годовщину решений партии и правительства о транспорте наша дорога смогла отметить первыми, хотя и скромными, успехами. Далее в обращении указывается успехи, достигнутые в первом полугодии в выполнении государственного плана нефтеперевозки и сухих грузов.

«Наша первая победа, — говорится затем в обращении, — является ударом по всем оппортунистам, чуждым и чиновидам, утверждавшим, что Закавказская работает на пределе технических возможностей. Своими первыми, хотя и незначительными успехами рабочие нашей дороги показали еще раз всю глубочайшую правильность слов своего вождя тов. Сталина, что план — это мы, это живые люди, их воля и их решимость.

Мы ясно видим, что наши успехи еще малы, еще не закреплены. Важнейший показатель качества всей нашей работы — оборот вагонов, — до сих пор мы не уложили в заданную норму. У нас до сих пор не начата настоящая подготовка к осенне-зимним перевозкам. У нас совершенно неудовлетворительно организован пассажирское движение, нет необходимой заботы об удобствах проезжающих по дорогам сотни тысяч рабочих и колхозников, до сих пор еще слишком мало по превращению наших вокзалов в культурные, благоустроенные образцовые вокзалы. И, наконец, мы еще не сумели преодолеть

еще одну главную задачу — обеспечить полную ликвидацию всяких переделов составов как при формировании, так и на осечках.

Задачей вагонников — на одной отцепке по неисправности вагона и своевременный технический осмотр состава.

Все вокзалы, станции и пассажирские поезда превратим в образцовые.

Вот какие обязательства берет на себя наш слет, вот за что признаем мы борьбу всех железнодорожников Закавказской. «Каждый делегат дорожного слета ударников, — говорится далее в обращении — принимает на себя обязательство потратить в течение двух месяцев не менее пяти отставших до своего уровня.

Мы кончаем свой слет призывом к каждому железнодорожнику: с еще большей энергией, с подлинным энтузиазмом строителей бесклассового социалистического общества бороться за конкретное дело на своем посту. Выполним волю партии и нашего любимого вождя тов. Сталина, превратим транспорт в передовую отрасль социалистического хозяйства, сделаем Закавказскую дорогу лучшей дорогой великой непобедимой Страны Советов.

С трибуны слета

ДОКЛАДЫ заняли незначительную часть времени. Свыше 40 делегатов выступило за два дня с трибуны слета.

Это не были обычные прения. Не только о том, как сделать Закавказскую дорогу образцовой магистралью нефти, хлопка и марганца, — говорили делегаты. Трибуна слета была для делегатов трибуной живого контроля опыта, ибо каждый из знатных людей рассказывал о методах и путях своей доблестной работы у стрел, при формировании составов, в будке машиниста, в диспетчерской — всюду, где решается успех борьбы за оздоровление социалистического транспорта. Подготовка пути, паровозов и вагонов к осенне-зимним перевозкам, воспитание новых ударников сталинского призыва, борьба с происшествием, за четкой сдержанностью поездов — вот что красной нитью проходило в выступлениях с трибуны слета, вот стержень всей работы слета.

Мы собрались сюда не для кратких заверений, — говорил тов. Шевченко — машинист депо-Баку, — что будем работать во втором полугодии лучше, чем в первом. От нас требуют не только хорошие, но и плохие результаты. Каждый из нас должен быть готов к тому, чтобы образцово организовать борьбу за государственный план перевозок, за бесперебойную работу дороги осенью и зимой.

Решительно выражает делегат подотчет в работе своего депо. Он рассказывает машинистам, которые в погоне за длинным рублем работают на грязных паровозах. Он говорит о плохом качестве ремонта. Паровозы ММ 5462 и 966 вышли из обочины, но при пробной их поездке оказалось, что они нуждаются в... ремонте.

Танасейчука и Циклаури послали машинистов депо - Тифлиса для обмена опытом в депо - Баку. Переход слета тов. Танасейчук делает отчет. Свои опыт в передаче частей, в присмотре за паровозом, в записи ремонта Коста Танасейчук оставил машинистам депо - Баку. До сих пор один машинист не указывал точной канвой ремонт нужен его паровозу, не проверял качество ремонта. Паровозу № 683, 07 машинист записал смену одного колесца, а вышло, что ему надо сменить все тормозные колодки. И первый результат обмена опытом двух депо — организация четкой записи ремонта паровозов, контроль над его исполнением.

Сурен Григорян первым получил паспорт «Большевистской путевки». Он одним из первых получил на слете и значок ударника сталинского призыва. 18 паровозов депо-Ленинскан заняли место на всеобщем конкурсе, на дорожном — 8 паровозов заняли первенство. Это явилось результатом прилепленного лучших машинистов к отставшим паровозам и их хозяевам, которые провели в депо с помощью парторга и подтолкнули. Но больше простоя паровозов на ремонте срывают четкую работу машинистов. Вместо 8 дней паровозы стоят на обочине 10—15, а иногда и больше. Чтобы получить одну ресурсу, надо послать несколько телеграмм и запросов.

Тов. Григорян спрашивает у делегатов слета — можно ли в таких условиях готовить к осенне-зимним перевозкам?

Впрочем, о том, что в депо и на станциях дороги к подготовке к осенне-зимним перевозкам отстали, говорил не только машинист Григорян.

Диспетчер Коньков — знатный человек 4-го отделения — ярко обрисовывает отставание на этом решающем участке.

Решение дано на Баку - Баладжарском узле, когда 50 проц. товарных поездов следуют по расписанию. Обязательство ряда диспетчеров отделения сопроводить сборные поезда остались только обязательствами.

Краны, несмотря на уроки прошлой зимы, когда паровозы простаивали из-за отсутствия воды и кипятка. Попробуем паровозы — толкатель, работающие на перегоне Баку — Аджикабул, снабжают топливом и смазочными материалами только на двух станциях — Баладжары и Аджикабул. Это создает непроизводительный пробег и перегорит топлива у этих паровозов. Надо к осени обязательно организовать еще несколько таких

пунктов.

Третье отделение в погоне за большей сдачей вагонов гонит 4-му отделению составы по 35 — 40 вагонов. Причем составы формируются так, что в Аджикабул при отцепке вагонов поезда простаивают уйму времени. Эйбат и Баладжары — буксирно-контрольные станции. И не было еще такого состава, отправленного из Баку, чтобы на этих станциях не отцеплялись из-за порчи цистерны или вагон.

С такими недочетами, срывающими уже сейчас четкую работу отделения, нельзя вступать в ответственный период осенне-зимних перевозок. Вот вывод, к которому приходят тов. Коньков.

Его поддерживает весь слет. Тов. Тодрия, — составитель станций Баку, — рассказывает слету, что его станция также плохо готовится к осенне-зимним перевозкам. До сих пор за установку снежных щитов никто не брался и неизвестно, кто за них несет ответственность.

Его поддерживает парторг станции Навтлуг тов. Мануков. Здесь также не видно подготовки пути, складских помещений и квалифицированных кадров ремонтников и опытных машинистов к зимним перевозкам.

Тот факт, что и станция Гянджа отстает от подготовки к бесперебойной работе зимой, отмечает заместитель начальника тов. Сойкин.

Речь тов. Голубева, плотника вагонного депо - Баку не раз прерывается дружным смехом и хлопками боевого зала. Образно рассказывает слету старик Алексей Демитридов, 30 с лишним лет работающий по ремонту вагонов, как поднимая вверх соревновались, их депо вышло из среднего ремонта на 210, предусмотренных планом, а 240 вагонов.

2 часа — такова была норма времени, в течение которого вагонники должны были закончить тщательный осмотр всего состава. Однако, вагоны шли систематически перекладывали маршруты на полчаса. Криво вылезли за это дело политотдел, парторг и лучшие из вагонников. Они не раз доказывали на деле, что этого времени не только достаточно, но даже много. И в первом полугодии этого года осмотр вагонов заканчивался в 1 час. 36 мин.

— Но хозяйство вести, это не бородной прости, — говорит тов. Голубев. У нас впереди много работы, много забот. Мы, вагонники, должны научиться лучше ремонтировать вагоны, должны свести к нулю число отцепок вагонов из-за горения буфка.

Проводника депо - Тифлиса т. Белянова сосредоточил внимание слета на образцовом обслуживании пассажиров в пути. Она делала критическую работу бригад проводников, рассказывает о грязных вагонах, о плохой работе бригад проводников, рассказывает о грязных вагонах, о плохой работе бригад проводников, рассказывает о грязных вагонах, о плохой работе бригад проводников.

Белянова с бригадой «Большевистской путевки» ездила на Белорусско-Батумскую дорогу. Она получила на слете вечами делегатами от образцовой организации там пригородного движения. Порядок при посадке, чистота в вагонах, огромная помощь заводов, оборудующих для транспорта целые вагоны — все это удивило тов. Белянову. Ни одного вагона не было среди поездов, в котором отсутствовал вода и кипяток. Пассажиры в таких поездах действительно отдыхают. Белянова ставит перед передовыми людьми дороги задачу — показать пример культуру обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах.

Пожалуй, единственный участок дороги, где сделаны первые шаги к подготовке к зиме — это дистанция Пути.

Бакурадз (2-ая дистанция пути) и Мусасилин (18 дистанция пути) говорят об этих первых шагах.

Раньше срока слета вторая дистанция пути. С помощью территориальных организаций, в частности, Тавибульского райкома партии, заключены договоры на поставку стройматериалов для ремонта пути.

Отсутствие стройматериалов не разоружило хозяйственников и лучших ударников 18-й дистанции пути, не снизило темпов подготовки к зиме. Они валили за мобилизацию внутренних ресурсов и кое-что для первой работы нашли. И сегодня с помощью мастеров дистанции приступили к ремонту пути.

Хорошо рассказал слету тов. Кинадзе — начальник станции Баку, о том, как их станция добилась значительных успехов. Успехи достигнуты под руководством политотдела дороги и отделения. На станции был введен посменный учет и на его основе широко развернулось соревнование. Посменный учет и соревнование смен спалили весь коллектив станции. Соревнование воспитало много ударников: составитель Коридзе, стрелочник Шенгелия и др. Раньше не было ни одного измерителя, который бы выполнял станция, а теперь нет ни одного измерителя, который здесь не выполнялся бы.

Лучшие люди ст. Батум, — закрепили свое выступление инструктором посменного учета тов. Кинадзе, — получили на слете зарплату за дальнейший улучшение работы, зарплату на то, чтобы станция со второго места на дороге вышла бы на первое.

О работе крупнейшей на дороге товарной станции рассказал парторг станции Баку - 2 тов. Кудряшев. Станция имеет 12 нефтеналивных путей, 110 пунктов погрузки и разгрузки сухих грузов, разбросанных на большой территории. Начало перелома к лучшему было положено правильной расстановкой кадров. Улучшены трудящиеся смены, парторг. Введен посменный учет тов. Кинадзе.

Наряду с успехами парторг указывает на недостатки. Должна быть усилена трудовая дисциплина, проведена борьба с текучестью рабочей силы, необходимо шире развернуть партийно-массовую работу.

— Год назад второе эксплуатационное отделение работало плохо, — говорит начальник политотдела 2-го отделения тов. Жоржидзе. — Могли бы поездам быть Суражский переезд. Станция Навтлуг срывала работу отделения. Теперь на этом слете 300 лучших могут заявить, что отделение озорывает свою работу. Но бытские успехами нельзя, а надо усилить силы для дальнейшей борьбы за выполнение плана перевозок.

Смогли на трибуну делегаты. На два дня работы слета не уходило с трибуны борьба и радость: — Магистраль нефти, хлопка и марганца может и должна стать образцовой, воспитывать на нас пример величайшее чувство ответственности перед всей страной, перед партией и каждого железнодорожника за работу на транспорте.

Это доброе и радостное пойдут за нами на станцию, в депо, на вагонные участки и путевые колонны. Лучшие из лучших, получившие на слете крепкую зарплату, обеспечат подвиг Закавказской дороги, приблизят день решительного выполнения решений XVII съезда партии, указаний т. Сталина, день, когда с отставанием социалистического транспорта будет окончательно навсегда.

Л. Р.

ИХ ПРИМЕР
ДОСТОИН ПОДРАЖАНИЯ

ПЯТИДЕСЯТИ ЗНАТНЫМ ЛЮДЯМ ДОРОГИ ВРУЧЕНЫ
ЗНАЧОКИ УДАРНИКОВ СТАЛИНСКОГО ПРИЗЫВА

Слет ударников Закавказской дороги закончился большим праздником. Пятьдесят лучших ударников сталинского призыва, показавших пример подлинного трудового героизма, образцово, железной дисциплины, решительно борющихся за оздоровление социалистического транспорта, получили решением комиссии Политуправления НКПС по представлению политотдела дороги и Дорпрофсожа значки ударника сталинского призыва.

Ниже мы приводим список товарищей, получивших на слете значки.

Блах Казимир — мастер паровозно-оборного цеха ПРЗ им. Сталина.
Тогаташвили Захарий — монтер ПРЗ им. Сталина.
Пилипчук Петр — сборщик-котельщик ПРЗ им. Сталина.
Гаглов Григорий — ПРЗ им. Сталина, токарь.
Цагарели Кирилл — пом. нач. оборотного цеха ПРЗ им. Сталина.
Халикан Карелет — насаждающий ПРЗ им. Сталина.
Кереселидзе Ерм. — пильщик ВРЗ им. Берия.
Цикоридзе Вас. — машинист паровозного депо-Самтредиа, паспортник «Большевистской путевки».
Танасейчук Конст. — машинист депо-Тифлиса, паспортник «Большевистской путевки».
Гелашвили Николай — машинист депо-Тифлиса, паспортник «Большевистской путевки».
Макарашвили Арт. — бригадир паровозного депо-Тифлиса. Паспортник «Большевистской путевки».
Циклаури Андрей — машинист паровозного депо-Тифлиса. Паспортник «Большевистской путевки».
Ага Гаджи — машинист паровозного депо-Баладжары.
Овчинников Илья — машинист паровозного депо-Баладжары. Паспортник «Большевистской путевки».
Шевченко Григорий — машинист паровозного депо-Баку. Паспортник «Большевистской путевки».
Джафаров Гамид — машинист паровозного депо-Баку. Паспортник «Большевистской путевки».
Шенгелия Михаил — машинист паровозного депо-Баку. Паспортник «Большевистской путевки».
Шенгелия Багд. — машинист паровозного депо-Ленинскан. Паспортник «Большевистской путевки».
Григорян Сурен — машинист паровозного депо - Ленинскан. Паспортник «Большевистской путевки».
Пих Франц — малар ВРЗ им. Берия.
Махарашили Мих. — жесточник ВРЗ им. Берия.
Михайлов Иван — кузнец вагонного ВРЗ.
Джорбендзев Ант. — машинист паровозного депо-Батум. Паспортник «Большевистской путевки».
Тодрия Павел — дорожный мастер ПЧ/3.
Монашвили Ваграт — ремонтный рабочий ПЧ/6.
Насибоглы Мустафа — ремонтный рабочий ПЧ/7 Навтлуг.
Кемал — Мамед — путевой сторож ПЧ/10 Гянджа.
Бердывашев Николай — мастер вагонного участка Баку.
Куртандзе Сергей — машинист депо-Хашури. Паспортник «Большевистской путевки».
Старков Алекс. — машинист паровозного депо-Гянджа. Паспортник «Большевистской путевки».
Джабурия Заки — ВЧ/2 Самтредиа, бригадир.
Пестури Антон — смазчик вагонного депо - Тифлиса.
Мануян Аветик — смазчик вагонного депо-Ленинскан.
Думанский Вениамин — дорожный мастер ПЧ/13.
Мусян Аво — бригадир ПЧ/18 Ленинскан.
Филосан Хачо — бригадир ПЧ/17 Караис.
Дадаш Али Юсуф — слесарь вагонного депо-Баладжары.
Никанян Мукуч — путевой сторож ПЧ/16.
Коньков Андрей — диспетчер 4-го отделения Баку.
Кинадзе Григ. — начальник ст. Батум.
Бахтадзе Давид — дежурный по путям ст. Тифлиса.
Монашвили Гиго — старший стрелочник ст. Навтлуг.
Баранов Александр — слесарь 34/8 Баладжары.
Алиев Баки — старший кондуктор Баку-11.
Деримов Хайрула — ДСП ст. Аджикабул.
Юсубов Курбан — стрелочник ст. Гянджа.
Саакян Мухом — составитель ст. Зриана.
Долдаз Домонтий — составитель ст. Самтредиа.
Шелков Федор — смазчик ст. Баку.

ДНЕВНИК СЛЕТА

В ВЕЧЕРНОМ 23 ИЮЛЯ, после (депо-Хашури), КУДРЯШЕВ (парторг станции Баку-11), ДУМАНСКИЙ (банкирский участок службы пути), РАМЗАДЗЕ (паровозно-ремонтный завод им. Сталина), ЖОРЖИДЗЕ (начальник политотдела 2-го отделения), АНОПОВ (начальник политотдела 5-го отделения), ЛЕНАВА (депо-Тифлиса).

На УТРЕННЕМ ЗАСЕДАНИИ 24 ИЮЛЯ продолжались прения. В прениях выступили тт. КРИМОВ (ст. Аджикабул), ТОДРИЯ (составитель станций Баку), ГАЛДАВА (2-я дистанция пути), МУСЕЛЯН (18 дистанция пути), ГОЛУБЕВ (плотник вагонного депо-Баку), БЕЛЯНОВА (проводница депо-Тифлиса), ГАПРИДАШВИЛИ (Чистура), ДАДАШОВ АЛИ ЮСУП (слесарь депо-Баладжары), ШАБУЛАДЗЕ (начальник электровагонного депо-Хашури), ХРУСТАЛЕВ (начальник 4-го эксплуатационного отделения), ГАБРИДЗЕ (Тавибульские котлы), ТАНАСЕЙЧУК (депо-Тифлиса), СААКЯН (составитель станций Зриана), СБОЯКОВ (станция Гянджа), КОНЬКОВ (диспетчер 4-го отделения), БАХТАДЗЕ (станция Тифлиса), ПОПАХАДЗЕ (швейкозавод фабрика), ЗАКОМОЛДИН (завод им. 26), МАКАРАШВИЛИ (ВРЗ).

На ВЕЧЕРНОМ ЗАСЕДАНИИ 24 ИЮЛЯ первым выступил т. КИНАДЗЕ (начальник станции Баку). За ним выступили тт. ЛОМСАДЗЕ, БЕРИЯ.

85 ударников также премированы на слете ценными подарками. Затем начальники политотдела тов. ПАВЕРМАН критично заключил словом первый слет знатных людей дороги.

Слет послал приветственные телеграммы ЦК ВКП(б) — тов. СТАЛИНУ. Заканчивая ВКП(б) — тов. Л. БЕРИЯ.

Пионеры ст. Хачмас приветствуют слет знатных людей дороги.



