

6 ЯНВАРЯ 1936 ГОДА
№ 4 (1370)**БОРЬБА
За УГОЛЬ**

ОРГАН АНЖ РО-СУДЖЕНСКОГО ГК ВКП(б), ГОРСОВЕТА И ГПС

Молния.

Анжерка, рудоуправление — тт. Суханову, Губареву, Литвинову, Сорокину, Печень.

ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С НАГРАЖДЕНИЕМ ПРИКАЗОМ НАРКОМА ЛИЧНЫМИ ЛЕГКОВЫМИ АВТОМАШИНАМИ.

ПЛЕХАНОВ.

**ВОПРОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ**

Доклад тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на заседании пленума ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 года

(Продолжение. Начало см. в № 3 „Борьбы за уголь“ от 4 января)

Причины столь запоздалого развития социалистического соревнования и ударничества на жел.-дор. транспорте лежат не только в недостатках организационного характера. Своё влияние здесь оказал и самый характер кадров на транспорте, их текучесть. Некоторые из них, как я уже отмечал, не на совещаниях строителей по отношению к железнодорожному строительству и что можно распространять и на весь железнодорожный транспорт, в особенности на путевое и некоторые части эксплуатационного хозяйства, пытались найти на транспорте „полосу отчуждения от коллективизации“.

На запоздании развития социалистического соревнования на ж.-д. транспорте сказались и косность части командных кадров, не отказавшихся от старых казенных традиций, и неудовлетворительная

работа ж.-д. партийных организаций и коммунистов, заслуживших резкую оценку в постановлении ЦК о политотделах от 10 июля 1933 года.

Но главное и основное заключалось в том, что на ж.-д. транспорте больше, чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства, укоренилась и укрепилась реакционная, и как потом выяснилось, антисоветская „теория“ о том, что ж.-д. транспорт больше, чем он грузит, грузить не может, что транспорт „работает на пределе“, что истощены все его технические и хозяйственные мощности, а раз так, то государству и партии нечего предъявлять претензии к железнодорожникам, а надо дать им побольше всякого рода срублий производства, паровозов, вагонов и т. д., и только тогда они смогут подвигать погрузку.

славные машинисты, как Кривовос, Шулипа, Огрошенко, Бучко, Водолазский, Дзини, Карасев и другие, вместо заданной технической скорости 20,6 км. в час давали 40 — 45 — 48 км. в час. Имеются образцы и среди работников других служб. Составитель Краснов показал, как можно формировать поезда вместо 50 за 7—10 мин. непосредственно с горки; кондуктор Ворона удвоил коммерческую скорость сборных поездов: диспетчер Иванко четверо увеличил процент проследования поездов по расписанию, доведя его с 20 до 80 проц.; составитель Древалев удвоил технические возможности маневровых средств в парке формирования.

В Полеском отделении поднимались лучшие диспетчера. По предложению молодого диспетчера Веретенникова сокращена лишняя маневровая работа благодаря пересмотру давно устаревшей специализации путей.

Станция Попасная добилась серьезных успехов в сокращении простоя транзитного парка, сократив с 8,4 час. в ноябре до 5 — 6 часов в декабре, т. е. на 3 часа, а грузовой простой — с 19 час. до 11 час. — на 2 часа ниже нормы. Оправление поездов по расписанию составляет 90 — 95 проц.

Всем известно, что на железных дорогах не хватало машинистов и других квалифицированных работников, из-за этого было много сверхурочных.

Сейчас поднятие производительности труда, в первую очередь увеличение технических и коммерческих скоростей, дело возможное, проводить большую работу с меньшим количеством паровозных, кондукторских бригад и бригад смазчиков. Если на 1 января 1935 года Донецкой дороге требовалось 2830 паровозных бригад, то в ноябре требовалось лишь 2490 бригад. То же самое с кондукторскими. На 1 июля 1935 г. было 3200 кондукторских бригад. В ноябре же, при увеличении коммерческой скорости, имеется всего 2500 бригад. Раньше имели 2500 смазчиков, а сейчас — 1900. Это дает возможность полной ликвидации сверхурочных.

По Екатеринбургской дороге выдвигается в особенности паровозное депо Нижнеднепровск-Узел. Там вместо 22 ст. ахановцев, которые были 2 месяца тому назад, сегодня в результате упорной борьбы за обучение, за овладение техникой, — потому что быть стахановцем на паровозе — это не просто пожелать, нужно овладеть техникой, нужно уметь ездить хорошо, — имеется сегодня уже 99 ст. ахановцев. Из этого депо вышли такие передовые машинисты, как Омелянов, который выступал на совещании ст. ахановцев и который является действительно образцом не только хорошего машиниста, но организатора ст. ахановско-кривовосовского движения.

Наиболее яркий пример улучшения работы среди эксплуатационников в результате развития ст. ахановских методов имеется на станции Нижнеднепровск-Узел. На этой станции ст. ахановец — начальник станции тов. Галаган для улучшения всей работы станции и уменьшения простоев ввел ряд организационно-технических мероприятий. На горке станции был установлен, например, походный радиотелефон. Установка этого

телефона, по которому кондуктор дает сведения о вагонах дежурному по горке непосредственно от состава, дала возможность сократить время на распуск одного состава с 18 мин. до 12 мин. Благодаря этому нововведению на горке станции 6 декабря в смежные комсомолки Бровкиной было распущено 27 составов в количестве 1.567 вагонов, т. е. на 50 проц. больше проектной мощности горки.

Среди паровозных машинистов развивается замечательное движение не только за повышение технической скорости, но и за повышение среднесуточного пробега паровозов и увеличение весов в дымных ими поездов.

В Тульском депо развивается движение „пятнадцатисотников“, т. е. машинистов, которые берут на себя обязательство дать месячный пробег паровоза не менее 15 тыс. км., или не менее 500 км. в сутки при норме для „ФД“ — 448 км. Машинисты-орденоносцы Марков и Огнев выявили на своих паровозах вместе со своими напарниками дать не менее 18 тыс. километров в месяц. И эти обязательства они успешно выполняют. А старший машинист Никонов дал на своем паровозе 650 километров суточного пробега.

На восточных дорогах за последние дни лучшие машинисты ломают старые традиции, когда ими уменьшали веса поездов, т. е. сокращали количество вагонов, которые везет паровоз. В сильные морозы ст. ахановцы — машинисты Томской, Омской, Южно-Уральской ведут безаварийно и без опозданий, а в ряде случаев со значительным нагоном, тяжеловесные составы. Например, на плече Усть-Кузнецк при норме в 1.600 тонн машинист Пашинцев на паровозе ЭМ провел поезд в 3600 тонн с вагоном 10 мин. На Омской дороге за 20 дней декабря 76 машинистов депо Омск провели без аварий тяжеловесные составы в 2.500—3.000 тонн. Я специально интересовался, как машинисты, которые ведут состав поезда, увеличивая вес почти в двое, как они справляются с работой. Оказывается, у них никаких аварий нет. Машинисты — ст. ахановцы — кривовосовцы заверяют, что можно возить и еще более тяжелые поезда — в 4.000—4.500 тонн этими же паровозами, возить без опозданий и без аварий. (Аплодисменты).

Машинисты-ст. ахановцы на прак

**II. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
НА ПОДЪЕМЕ В ГОРУ**

Бурный разворот социалистического соревнования; с которым железнодорожники запоздали на несколько лет по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, быстрое развертывание ст.

тики опровергают заниженные весовые нормы, которые определялись в давние времена опытным путем с худшими машинистами и с тех пор не пересматривались.

Вы видите отсюда, товарищи, какие еще огромные неисчерпанные резервы железнодорожного транспорта открывает замечательное ст. ахановское движение.

„Пределышки“ сознательно занижали техническую скорость по тем мотивам, что увеличение формовки котла (которая измеряется килограммами с’ема пара на квадратный метр нагрева котла в час) приведет к излишним расходам топлива, что выгоднее ездить медленно и возить более тяжелые составы. Наша практика за последние месяцы полностью разоблачила несостоятельность этих реакционных взглядов. Наши поезда ходят значительно скорее, техническая скорость увеличилась по сравнению с прошлым годом на 21 проц., а топлива в октябре 1935 года паровозы израсходовали на 3 проц. меньше, чем в октябре 1934 года. Несостоятельным оказалось и противопоставление скорости движения весу поезда. Ст. ахановцы-кривовосовцы показали, что можно водить и тяжело весные поезда быстро, а главное без аварий.

Мы должны добиваться повышения технической скорости в большинстве депо сети до уровня достигнутого передовым депо, должны добиваться увеличения средне-суточного пробега паровозов и экономии топлива.

От достигнутого повышения скорости и среднесуточного пробега паровозов мы уже и получили известный эффект.

Конечно, много еще недостатков, велики простои в оборотных депо, под экипировкой, при осмотре паровоза, при ремонте, при промывке. Но вы знаете, товарищи, как прошлые зимы все дороги кричали: „Нет паровозов, давай паровозы“. Зимой всегда начиналась переброска паровозов с одной дороги на другую. На сегодня я могу доложить Центральному Комитету партии, что мы не только избежали переброски паровозов, но имеем сейчас на сети почти на полторы тысячи паровозов в запасе больше, чем в прошлом году. (Аплодисменты). Эти паровозы нам пригодятся и для дальнейшего расширения грузооборота, и на любой другой случай, если этого потребуют интересы родины. (Бурные аплодисменты).

Образцы работы ст. ахановцев-кривовосовцев

Первые успехи железнодорожного транспорта в 1935 году связаны именно с настоящим широким развертыванием социалистического соревнования и ударничества.

Стахановское движение на транспорте, естественно, началось с наиболее механизированной части железных дорог — с их двигательной силы — с паровозов, началось у паровозных машинистов.

Когда заводов, электростанций было еще мало, железные дороги являлись в стране, так сказать, пионерами механизации, пионерами механизации страны. Само собой разумеется, в отношении технической вооруженности наши железные дороги сейчас отстают от тяжелой промышленности.

Однако транспорт по своей своей природе имеет техническую и организационную базу, не меньшую, чем другие отрасли народного хозяйства (за исключением тяжелой промышленности), для развития ст. ахановского движения.

Из всех отраслей ж.-д. транспорта наше паровозное хозяйство наиболее технически передовое. Правда, имеется много старых паровозов, но большинство наших паровозов модернизировано уже за годы революции. Паровоз „Э“, который сейчас по сравнению с паровозами „ФД“ и „СО“ считается у нас уже отставшим, этот паровоз „Э“ реконструировался в период революции, и он является довольно мощным локомотивом.

Не случайно, что тов. Кривовос, когда всюду и везде техническая скорость была 22 — 23 км. первый на паровозе „Эу“ дал 48 км. в час технической скорости. Если можно паровоз „Эу“ считать несколько устаревшим по сравнению с „ФД“, то в этой условно старой технике таились колоссальные резервы, были занежены технические нормы, занижены технические показатели, которые такой хороший боевой машинист, как Кривовос, сломал и показал, каких результатов можно добиться на этой машине.

На мощном паровозе „ФД“ машинист Екатеринбургской дороги Омелянов достиг технической скорости 52 — 53 км. в час. Эта скорость регулярно держится на шим ст. ахановцами-кривовосовцами во все время их работы. А в отдельные поездки скорость достигает еще большая — до 60—65 км. в час.

Не буду проводить здесь под

робных цифровых данных о количестве ст. ахановцев на железнодорожном транспорте. Не в порядке обычного статистического учета, а по моей личной просьбе, на чальники дорог и политотделов персонально учли 69 тыс. ст. ахановцев. По линиям 9 дорог — Донецкой, Екатеринбургской, Северной, М.-Кавказской, Западной, Москва — Донбасс, Юго-Восточной, Северо-Кавказской и Южно-Уральской — из 16 тысяч машинистов имеется 2 262 ст. ахановца — 14 проц. Ст. ахановцев — машинистом мы считаем того, кто значительно превышает норму технической скорости и работает безаварийно. У нас среди ст. ахановцев-кривовосовцев нет ни одного аварийщика. (Аплодисменты). Среди рабочих по ремонту паровозов, по данным этих же дорог, имеется 12 проц. ст. ахановцев, среди составителей — 24 проц., среди стрелочников — 5 проц., среди кондукторов — 6 проц., среди диспетчеров — 8 проц., среди вагонников — 3,5 проц., среди путейцев — 4 проц.

Таким образом, даже эти цифры говорят об отставании ст. ахановского движения среди других категорий железнодорожников, в частности у вагонников, путейцев, и эксплуатационников, за исключением составителей. Мы должны развивать среди них ст. ахановское движение, но ни в коем случае не издвигать искусственно цифры — очертательства и фикций нам не нужно.

Характерно отметить, что впервые по развитию ст. ахановского движения идут те категории работников, которые связаны с более мощной и отчасти новой техникой — паровозные машинисты, среди вагонников — автоматчики, среди путейцев — те, которые обслуживают путевые механизмы.

Вперед как по развитию ст. ахановского движения, так и по своей работе идут Донецкая и Екатеринбургская дороги. К числу лучших дорог можно присоединить Октябрьскую, Юго-Западную, М.-Кавказскую, Северную, 3. Кавказскую, Кировскую, МББ, из восточных дорог Пермскую, бывшую Северо-Кавказскую, ныне разделенную на 2 дороги — Азово-Черноморскую и Северо-Кавказскую дороги.

Донецкая дорога имеет образцы ст. ахановцев как среди машинистов, так и среди других категорий железнодорожников. Такие

хановского движения, мобилизация и улучшение организации перевозок людей транспорта и всего хозяйственного организма, разгром реакционных элементов обеспечен (Продолжение см. на 2 стр.)

Завтра, 7 января, семинар пропагандистов

7-го января, в 7 часов вечера, в Доме парторга созывается единый семинар пропагандистов школ и кружков парт-

сети, по проработке итогов декабрьского пленума ЦК ВКП(б).

Явка пропагандистов обязательна.

Кульпроп ГК ВКП(б).

ВОПРОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Доклад тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на заседании пленума ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 года

(Продолжение. Начало см. на 1 стр.)

Возьмем одну из плохо работающих станций — Люблино М. Курской ж. д. НКПС задал типовые нормы простоя транзитного вагона с переработкой, т. е. с перформированием поезда на сортировочных станциях, — 4 часа 50 минут. Учитывая местные условия станции Люблино, Управление М. Курской дороги установило ей норму простоя 9 часов. Станция же фактически имела в первой декаде декабря простой транзитного вагона с переработкой 17 часов 43 минуты. Из чего складывался этот безобразный простой? Для операций в парке прибытия — списывание и разметка вагонов, сдача документов кондуктором и пр. — норма установлена 30 минут, а вагон фактически простоял 4 часа 36 минут, т. е. вагон ожидал расформирования состава лишние 4 часа. По наиболее сложной технической операции — расформированию вагонов через горку — станция почти вложила в установленное время — задано 30 минут, фактически расформирование занимало 32 мин. Зато поднакоплением, т. е. в ожидании подхода вагонов того же направления, чтобы из них сформировать поезд, норма установлена — до 4 часов, а фактически вагон простоял 8 часов 42 минуты.

Чтобы сократить время простоя вагонов под накоплением, следует шире применять групповую специализацию, т. е. не дожидаться, пока накопится целый состав вагонов на ту или иную станцию, а отправлять их группами до ближайшей попутной станции, а там уже из них формировать целые маршруты.

Сокращение времени под накоплением во многом зависит и от клиентуры, от выполнения ею плана отправительской маршрутизации. Нигде, как в Советском Союзе, нет таких огромных возвозностей отправления грузов целыми маршрутами, так как массовые грузы распределяются по потребностям у нас заранее и легко договориться, положим с Угледобывающей, чтобы уголь той или иной шахты шел не по десятку адресов, а одному-двум потребителям. Наше плановое хозяйство имеет огромные возможности для максимального развертывания отправительской маршрутизации, что на много сократит простой вагонов под накоплением.

Кстати сказать, раньше разрешали держать вагон под накоплением более суток. Теперь в связи с введенным отправительской маршрутизацией, а также групповой специализацией имеем возможность значительно сократить время простоя вагонов под накоплением.

На формировании составов, то же более сложная операция, норма установлена до 1 часа, фактически на эту операцию затрачивалось на станции Люблино 38 минут. На конец в парке отправления, т. е. когда состав уже готов и следует лишь его технически осмотреть и принять кондукторской бригадой и смазчиками, положено время до 1 часа, а фактически затрачивалось 5 час. 57 минут. Это объясняется, главным образом, большой выкладкой вагонов по их технической неадекватности и несогласованностью работы по формированию поездов с графиком их отправления со станций.

Таким образом, мы видим, что операции, требующие значительной технической работы, проводятся станцией Люблино удовлетворительно, но образцовая работа составителей, башмачников и других работников „проедается“, „прогитается“ выкладкой организацией работы на станции в целом, простоям зря, без всякой работы.

Из этого вытекает, что стоит только организации приложить руку, ввести простейшую рационализацию в технологический процесс, совместить во времени от-

дельные операции, что вполне возможно, как это показывает опыт стахановцев составителей, диспетчеров, дежурных по станции, и мы резко сократим простой. Стахановское движение по службе эксплуатации нужно направить на то, чтобы формирование поездов шло быстрее, чтобы не было боя вагонов на горках, чтобы вагон не простаивал зря, чтобы все быстрее двигалось, а эксплуатационники при этом могут зарабатывать значительно больше, чем теперь. С этой точки зрения и придется нам пересмотреть всю систему норм выработки и заработной платы станционных работников.

Несколько слов о нашей погрузочно-разгрузочной работе. Время на погрузку и выгрузку уменьшилось с 46 часов в 1934 году до 37,6 часов в октябре и 39,8 часов в ноябре 1935 года. Норма, установленная НКПС в июне 1935 — год 32,8 часа, далеко не выполняется. Здесь была не только одна железная дорога, но и клиентуры, так как 70—80 проц. всей погрузки производится на подъездных путях клиентуры. В связи с увеличением грузооборота фронта погрузки и выгрузки сейчас явно недостаточны и их надо срочно расширять, а также всемерно механизировать погрузочно-разгрузочные работы, чтобы не тормозить работу железных дорог.

Здесь я хочу сказать несколько слов о нашем младшем брате — заводском транспорте и обратиться за содействием к папам этого брата — руководителям промышленности. Как старший брат прошу помочь нашему младшему брату — заводскому транспорту (вселюбое оживление в зале). Иначе заводской транспорт может ударить нас с другой стороны.

У нас есть образцовые клиенты, честно выполняющие свой договор и даже сокращающие время простоя под погрузкой или выгрузкой. Могут перечислить отдельные из них: завод им. Петровского, завод им. Кирова на Екатеринбургской дороге, Хольковский Тракторный завод по Южной дороге, Волские цементные заводы по Рязано-Уральской дороге, Северолес по Северной дороге, Ростсельмаш по Азово-Черноморской дороге. Но наряду с ними имеется еще большое количество неисправной клиентуры, подолгу задерживающей наши вагоны.

Основной, так сказать, обобщающей технической нормой, определяющей всю работу железных дорог, является график и расписание движения поездов. График определяет, сколько поездов можно пропустить через данный участок, чтобы один поезд не наскочил на другой, чтобы движение шло четко, без задержек.

Между прочим до революции по товарному движению не было твердых расписаний. Мы поставили перед собой задачу обеспечить расписанием товарное движение, в первую очередь основное ядро постепенно обрабатывались поездов, диспетчеры их называют „синими“ поездами, потому что на графике они обозначены синей краской. Остальные поезда также предусмотрены нашим твердым графиком. Мы пересмотрели график. График определяется технической скоростью была занижена и поэтому график был неправильный. График предусматривал большое количество ненужных остановок. Мы сократили часть остановок на разъездах и на станциях. Я убежден, товарищи, что при новом пересмотре графика к лету 1936 года мы сможем сократить еще большее количество остановок и по пассажирским и по товарным поездам. К чему поезду, из Москвы в Тифлис, иметь несколько остановок до Тулы? Для обслуживания этих пассажирских местных поездов. То же самое и в отношении товарных поездов, которые не должны иметь лишних остано-

вок. Мы можем сократить составы, тем самым выиграть время и ускорить движение поездов.

Мы должны, товарищи, превратить расписание и график движения поездов в железный закон работы транспорта. Наш конвейер раскинулся на сто тысяч километров. Следить за каждой частью очень трудно. Должна быть какая-то единая дисциплинирующая сила. Эта сила — график и расписание движения поездов. График и расписание должны быть самым святым для железнодорожников. Пока мы этого не добьемся, у нас не будет той слаженности частей механизма, о которой говорил товарищ Сталин.

Вероятно вы все слышали о так называемых выходах, которые лимитировали, ограничивали пропускную работу железных дорог по самым важным направлениям. Например, считалось, что из Донбасса через Львов на север нельзя пропустить больше 950 вагонов в сутки, через Ворожбу более 770 вагонов, через Курск больше 1350 вагонов. После просмотра графика мы теперь можем пропускать через Львов 1100 вагонов, а предполагаем довести до 1500 вагонов, через Ворожбу 1120 вагонов и предполагаем довести до 1200 вагонов, через Курск 2275 вагонов в эту возможность пропуска на много превышает потребность. То же самое имеется и по другим выходам — с Урала в центр через Янгуй, Белезную и Кателнич, выход из Сибири через Семипалатинск в Среднюю Азию, выход из Сибири через Вагай на Урал и т. п.

Большим злом являлась частая ломка весов поездов. По одному участку, например, можно было вести поезд весом 1800 тонн, а по другому участку только 1600 тонн. Приходилось отцеплять часть вагонов, ожидать следующих поездов и из отцепленных хвостов формировать новые поезда. По новому графику мы сократили количество переломов весов поездов. Так по 22 главнейшим направлениям с пропущенным 38 тыс. километров вместо 71 весовой нормы установлено 61 норма, а в 1936 году благодаря замечательному движению машинистов-стахановцев за увеличение весовых норм, мы сможем это количество сократить еще на половину, что повысит пробег поезда без перелома веса почти вдвое в грузовом направлении и тем самым позволит значительно сократить простой вагонов.

В связи с увеличением пропускной способности линии, отпала необходимость в строительстве ряда вторых путей и дополнительных развязок. Наоборот, сотни развязок и блок-постов, как уже говорил, закрыты за ненужностью. Отпала необходимость в открытии блок-постов и строительстве вторых путей на участке Львов—Комаричи Западной дороги, необходимость смягчения профиля на участке Ржев — Вязьма МББ и т. д.

Дальнейший пересмотр графика, который НКПС подготовляет к весне 1936 года, может дать огромную экономию по части строительства. Ведь была специальная теория — надо расширять станции, расширять станционные пути, иметь их в большом количестве для того, чтобы там останавливались вагоны. Станция вместо пропуска одного пункта вагонов превращалась в отстойник вагонов. Правильный пересмотр графика, к которому должны мы, работники НКПС, а также начальники дорог и эксплуатационных отделений, подойти более серьезно, чем подходили до сих пор, может нам дать огромную экономию и по части сокращения излившихся капиталов работ и перебросить эти средства на более производительные цели.

Что касается соблюдения расписания движения поездов, то мы

сейчас с большими боями добились того, что примерно 40 проц. товарных поездов идут строго по расписанию. Вы можете сказать, что пассажирские поезда и то опаздывают. Это верно. Должен сказать, что по пассажирскому движению у нас также не хватает дисциплины, и она должна быть по соблюдению расписания поездов еще более сильной, более серьезной, чем по товарному движению.

Организация ремонта путей и подвижного состава

Особенное внимание должны мы обратить на приведение в порядок путевого хозяйства, которое находится в плохом состоянии. Без хорошего пути, без прочных мостов мы не избавимся от крушений, не избавимся от затруднений в движении поездов, так как поезда, в конце концов, движутся по пути, и от его качества прежде всего зависит и скорость движения, и бесперебойность работы железных дорог.

Мы пересмотрели в 1935 году нормы содержания пути по уровню и шаблону, которые были установлены в 1931 году и являлись выражением упрощенчества и расхлябанности, царивших в путевом хозяйстве. Например, нормальная ширина колеи по этим нормам могла колебаться в пределах 13 миллиметров (10 миллиметров уширения и 3 миллиметра сужения). НКПС установил в 1935 году более жесткие нормы колебания ширины колеи — 8 миллиметров (6 миллиметров уширения и 2 миллиметра сужения). Установлены более строгие нормы оценки пути. Произведены были работы по сокращению числа длительных предупреждений об ограничении скорости движения поездов. Посети количество длительных предупреждений было в результате этого сокращено с 1798 на 1 июля до 842 на 1 декабря.

(Продолжение см. в следующей номере).

На основании постановления президиума горсовета о сплошном учете, горфинотдел предлагает всем гражданам, живущим в городе Анжеро-Судженске, пройти сплошной учет в следующих пунктах в указанные сроки:

Пункт 1-й. Входят улицы и колонии: Дзвятига колония, улицы Восстания, Розы Люксембург, Электрическая колония, Почтовый переулок, улица Желязова. Прием и выдача бланков формы № 1 в помещениях горфо с 9-ти часов утра до 6-ти часов вечера у тов. Жиделой — с 1 января по 8 января 36 г.

Пункт 2-й. Входят 15 северная колония, 15 южная колония, 16-я южная колония жилищкооперации, рабочий поселок. Прием и выдача бланков формы № 1 — базар, весовая, у тов. Пирогова с 9-ти часов утра до 6-ти часов вечера — с 1 января по 6 января 36 года.

Пункт 3-й. 10-я колония, Новая деревня, Красная горка, 12 колония, Октябрьская. Прием и выдача бланков формы № 1 в помещениях горкомхоза — с 1 января по 8 января 36 года с 9-ти часов утра до 6-ти часов вечера, у тов. Пирогова.

Пункт 4-й. Первая колония, Старый базар, Тербиловка (все улицы), Тайгаская, Енисейская, площадь кино „Забой“, Красногвардейская. Прием и выдача бланков формы № 1 в помещениях кино „Забой“ с 9-ти часов утра до 5-ти часов вечера с 1 января по 6 января 36 года, у тов. Колосова.

Пункт 5-й. Сахалинка (все

ИТАЛО-АБИССИНСКАЯ ВОЙНА

На Северном фронте

Наступление абиссинцев на северном фронте продолжается. По сведениям из английских источников, абиссинцы взяли Агула, к северу от Макале. Дезертирство из итальянских туземных войск усилилось.

Успешно продвигаются к северу войска раса (князя) Айелу после захвата Аби-Али. Повидимому, абиссинцы решили стремительным ударом с фланга и фронта захватить Акеум.

Происходят ожесточенные бои. Среди убитых итальянцев 23 офицера. Английский корреспондент, находящийся при штабе итальянских войск в Асмаре (Эритрея) передает, что природа „помогает абиссинцам“ и что условия горной местности чрезвычайно затрудняют снабжение войск в походе.

В районах Шире и Тембиса итальянцы, отступая, уничтожают мирное население. В боях к северу от Такказе они широко применяли удаляющиеся и отравляющие вещества. Абиссинский министр в телеграмме Лиге наций протестует против этих новых нарушений международного права.

Безработные инженеры

По сообщению американского журнала „Нью Мессеж“, около половины всех инженеров в Америке являются сейчас безработными. Отчаявшись получить какую-либо работу по специальности, инженеры массами начинают приказчиками в магазинах, шоферами и даже ночными сторожами.

Изгнано 1200 ученых

По подсчетам одного английского профессора, из Германии за период фашистского господства изгнано 1200 ученых, среди которых — виднейшие представители мировой науки. На место изгнанных ученых фашисты сажают своих „ученых“, главным образом, выходцев из среды военщины и фашистских штурмовых отрядов.

Ответственный редактор
А. КОНОВАЛОВ.

улицы), школьная площадь. 6-я колония, 14-я колония. Прием и выдача бланков формы № 1 в красном уголке шахты 1-6 — с 1 января по 7 января 36 года с 9-ти часов утра до 6-ти часов вечера, у тов. Козлова.

Пункт 6-й. Федоровский, Андреевский, Станционный поселок, Трансюртний улица. В клубе железнодорожников с 1 января по 8 января 36 года с 9 часов утра до 5 часов вечера.

По Суднению.

Пункт 1-й. Новая колония, 1 и 2-й отводы. Прием и выдача бланков формы № 1 в помещениях клуба строителей — Новая колония, с 1 января по 9 января 36 года с 9-ти часов утра до 6-ти часов вечера, у тов. Галтенио.

Пункт 2-й. Колония 3, 2 и 1-я — в райовете с 1 января по 8 января 36 года, у тов. Веренина — с 9-ти часов утра до 6-ти часов вечера.

За непредставление или несвоевременное представление карточек или сообщений в них неверных сведений, виновные подвергаются штрафу в размере 100 руб. (ст. 34 положения о подходе к делу с частных лиц).

Завед. горфо Дисно.

Инспектор м/плат Пирогов.

3-4

Детская амбулатория желает ку

Обращаться в часы занятия до 4 15 южная детская амбулатория. Телефон 3-19 1-3

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 9 колония, против ЦС'а, в помещении рудника угольщиков. ТЕЛЕФОНЫ: ответ. редактора 3-53, ответ. секретаря 1-91, общий 3-54