

ПО БОЛЬШЕВИСТСКИ ВЗЯТЬСЯ ЗА ЛИКВИДАЦИЮ КРУШЕНИИ И АВАРИИ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Цена номера 5 коп.

Почему у меня нет происшествий

(Старший стрелочник ст. Тайга Алесей Мансич Бударин—сталинский ударник, член ВКП(б)).

Работаю я стрелочником на ст. Тайга пятнадцать лет, у меня нет происшествий, потому, что я нахожусь всегда на стрелках. Не сижу в будке. Каждый прием и отправление поезда мною проверяются—как приготовлены стрелочниками стрелки. Строго производю контроль исполнения. Обычно за час до вступления на дежурство я осматриваю каждую стрелку. Забота об исправном сигнале, также обеспечивает безопасность движения, проверяя на планерке сигналы у своих подчиненных я вчера обнаружил грязный зеленый флажок у стрелочника Черникова и отсутствие свистка у проводника паровозов. Заставил обоих иметь исправные сигналы.

Овладевать техникой своего производства, знать правила технической эксплуатации и сигнализацию, обязаны все железнодорожники. Возьму пример с себя. Я малограмотный, а моя жена окончила ж. д. училище, она пришла на помощь. Зачитывала вслух мне правила, я их усвоил и сдал на оценку „отлично“. Подковавшись основательно, сам, путем бесед со своими стрелочниками я добился того, что весь состав стрелочников сдал правила технической эксплуатации на „хорошо“.

Добиться бдительности можно просто, я систематически перед ночным дежурством отдыхаю, поэтому на работе я не дремлю. Мне крепко врезался случай из картины „Чапаев“, когда они уснули на посту и погубили всех.

Честно исполнять свои обязанности, быть бдительным, как часовой на посту и происшествия будут сведены к нулю.

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ

Газета Подотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

Жуков не знает новых правил

Приказ Наркома Л. М. Кагановича о борьбе с крушениями и авариями, обязывает в первую очередь коммунистов знать правила технической эксплуатации на „отлично“, знать технику своего дела.

Но не все машинисты это поняли, коммунист депо Болотная Жуков И. на занятия по правилам технической эксплуатации ходит не регулярно и ни его не знает, несмотря на то, что с 1-го апреля начнут применяться правила технической эксплуатации и допускать к работе таких, как Жуков, которые из-за своей технической неграмотности будут творить крушения и аварии, нельзя. Ян.

ПРОВЕРЯТЬ СОСТОЯНИЯ ПОЕЗДА В ПУТИ

Новыми правилами технической эксплуатации и дополнением Томской ж. д. на нашем отделении на 12 промежуточных станциях и в особенности перед опасным профилем пути, установлена контрольная проверка осмотра исправного состояния тормозов в поезде. На этих станциях стоянка всех товарных поездов обязательна.

Однако, очень часто по вине и самих диспетчеров и главных кондукторов, этот особенно важный пункт правил движения поездов грубо нарушается. Очень часто поезда следуют без остановки или с остановкой на 2-5 минут во время, которой осмотреть все тормоза не представля-

ется возможным. За это должны нести ответственность диспетчера не контролирующие выполнение этого мероприятия и этим самым становятся на путь поощрения происшествий.

10 марта один только диспетчер Кошель пропустил через ст. Тутальская 4 поезда, 12 марта 1 поезд, 15 марта через Юргу 1—1 поезд, 18 марта—3 поезда 19 марта—1 поезд. Игнорирует этот закон и диспетчер Колубаев пропустивший через Тутальскую 12 марта без осмотра—4 поезда.

Не выполняют его и такие диспетчера, как Карасев, Зорин, Низовцев, Лебедев.

Р. Д.

ЛЬВОВ НЕ ХОЧЕТ ПОЗЫШАТЬ СВОИ ЗНАНИЯ

Машинист депо Тайга Львов И. имеет три происшествия за один квартал, но это несколько его не беспокоит и повышать свои технические знания Львов упорно не желает.

1-го апреля на всех ж. д. Советского Союза будут введены новые правила технической эксплуатации, но Львов часто пропускал занятия по технике и в результате не смог сдать экзамен.

Руководству депо нужно принять самые строгие меры к тем людям, которые не желают учиться и повышать свой технический уровень.

Мир.

Приказ Наркома довести до сознания каждого рабочего

До сих пор среди рабочих службы пути, надсмотрщиков, приказ Наркома не прорабатывался, а председатель месткома отвечает так.

— „В цехе смотрителя зданий и во всех путевых бригадах, я давал задание профорган проработать приказ, а прора-

ботали они или нет, не знаю, не проверял.“

Успокоенность царящая в дистанции пути должна быть разбита. Вокруг приказа Наркома нужно поднять отклики живых людей на борьбу с позорным злом на транспорте-происшествиями.

В. Н.

Учитесь работать у Долотова

(Старший стрелочник сталинский ударник, значкист, Сафрон Семенович Долотов.)

1 мая 1935 г. исполняется тридцать первая годовщина моей службы на ст. Тайга. Проработав приказ нашего Наркома тов. Кагановича с болью в сердце приходится сознаться, какой большой вред приносит нашему советскому хозяйству, наша халатность и разгильдяйство.

К крушениям и авариям приводит не соблюдение установленных правил, отсутствие проверки отланных распоряжений подчиненным агентам.

Больше всего уделяю я внимание перед вступлением на дежурство, на стрелке сам проверишь—как прилегает перо, как работает каждый ее болт, гайка, винт и сигналы.

Точно знать правила движения поездов, исполнять честно свои обязанности и происшествия будут ликвидированы—приказ Наркома будет выполнен.

Анищенко поимерный машинист

Машинист Анищенко примерно работает в депо Тайга. За последние 6 месяцев у т. Анищенко не было ни одного происшествия и аварий.

Правила технической эксплуатации он сдал на „отлично“, но и в дальнейшем Анищенко утверждает, что происшествий и аварий у него не будет. И это только потому, что он детально изучил свой паровоз и правила техэксплуатации. Самое главное—говорит т. Анищенко надо обращать внимание на сигналы и если знаешь свой паровоз, то крушений ни когда не будет.

А. М.

БОРЬБА С КРУШЕНИЯМИ И АВАРИЯМИ И ПОЛНОЕ ИХ УНИЧТОЖЕНИЕ—ПЕРВАЯ ОБЯЗАННОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Нет еще у паровозников депо Тайга, борьбы с авариями

28 марта был проведен рейд проверки как паровозники усвоили приказ наркома и как он отдельными паровозниками выполняется.

Установлено, что паровозные бригады не борются за реализацию боевого приказа и до сих пор не сделали выводов из процесса над машинистом Здесенно. У многих паровозов сигналы находятся в хаотическом состоянии, на отдельных же паровозах их нет совсем.

Число происшедших в пути растяжек с поездами с каждым днем растет. Борьбы с этим злом нет. Песочницы содержатся скверно. Это говорит о том, что паровозники в депо Тайга приказ прорабатывают формально, несопровождаются проработка реальным делом борьбой с происшествиями.

У Питаева надо поучиться всем паровозникам

На паровозе № 716-88 хозяевами которого являются машинисты Кочуров и Дыханов, нет ни одного сигнала за исключением буферных фонарей, да и у тех не работают горелки.

У такого машиниста как Лихачев на паровозе № 201-68 не имеется сигнальных стекол, ручной фонарь без стекол.

Васюнов Александр в безобразном состоянии со держит световые сигналы паровоза № 726-34. Лампы в буферных фонарях нет. В запущенном состоянии сигналы держит и машинист Соколов на паровозе № 99-17.

Примером в образцовом содержании сигналов, а по этому и примером бдительности является машинист Питаев на паровозе № 709-05 (депо Тайга) и Афанасьевский на паровозе № 715-90 (депо Болотная). Эти паровозники как надо, поняли приказ Наркома о борьбе с крушениями и авариями. Они на деле доказали как надо бороться за безребойную работу транспорта.

Не борется за содержание в порядке сигналов и сам зав паровозной инструментальной Сафр

нов Т. Он не только не проверяет состояние их на паровозах, но при требовании машинистов получить из кладовой нужный сигнал, часто бросает одно и то же—„нет“.

Изменить отношение к песочницам

На работу песочниц на самом руководстве депо Тайга, так и отдельные машинисты не обращают внимание, а это приводит к тому, что большинство паровозов в пути растягиваются, выводят поезда по частям, зашивают перегоны, ломают графики движения следующих поездов.

28 марта под курьерский поезд № 1 маш. Катаев выехал на паровозе № 201-82 с неисправной воздушной песочницей. На работе песочница и на паровозе № 201-68 машиниста Лихачева. На вышедшем под поезд паровоза № 713-72 машиниста Рандина Б. так же скверно работает песочница и только после вмешательства рейдовой бригады неисправность была устранена самой паровозной бригадой.

Бригада рейда: Заритовский, Такманов, Никитин, Иванов, Шульце, Локтев.

Сын путевого обходчика предотвратил крушение

Сын путевого обходчика Войтин Иван 12 лет, идя по пути в Хопкино, 5 марта обнаружил по 1 пути 211 км. лопнувший посередине рельс, с выколом подошвы. Им немедленно об этом было заявлено бригадиру Синенко, со стороны которого пассажирский п. № 43 был задержан.

жан, т. к. излом угрожал безопасности движения.

Учитывая, что о предупреждено возможное крушение пассажирского поезда, заместитель начальника 5 дистанции пути, выдал Войтину Ивану вознаграждение в сумме пятьдесят руб.

А.

Нам отвечают

На заметку опубликованную в номере за 15 марта под заголовком „Больше внимания ручным сигналам“ нам отвечают:

Кладовщику Легчилову за грубое отношение к рабочим и за недосмотр выдаваемых сигналов объявлен выговор.

ДС ст. Тайга
Кульнов

Зав. конторной Листов возвращает приказ № 73—д под таким заголовком была опубликована заметка в номере 21

за 21 февраля: В ответ на

Факты указанные в данной заметке не соответствуют действительности. Никакого табеля сверхурочной работы на имя т. Скорнякова и Шелковникова не выписывалось. Их работа по инвентаризации производилась по сдельным расценкам, преподнесенным управлением дороги.

Зав. конторной депо Тайга Ларионов.

Вагонникам ст. Болотная

(Открытое письмо вагонников ст. Тайга)

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Созданные условия нормальной работы Томской дороги, бригадой ЦК и СНК под руководством т. Землячки скваживаются с каждым днем.

Дорога на подеме к ежедневному выполнению государственного плана погрузки. Но серьезным препятствием выполнения этой задачи является мы — вагонники, — об этом говорят ежедневные сводки в газете „Сибирский гудок“ об этом говорит передовая „Сибирского гудка“ 10 марта 1935 г. По нашей вине сверх нормы проставляют сотни вагонов на ремонтных путях и на промежуточных станциях, отцепленные по горению бус.

В лице Л. М. Кагановича, мы транспортники имеем исключительное внимание партии и тов. Сталина, пославшего нам своего ближайшего соратника в качестве Наркома Путей Сообщения, известного нам как неустанного строителя социализма в нашей стране.

Теперь дело за нами. Мы считаем, что лучшим ответом на исключительное внимание партии и тов. Сталина делу транспорта, является большевистский подъем социалистического соревнования.

За вывод Томской ж. д. в число передовых дорог союза,

идя по пути конкретного выполнения поставленных перед вами задач, мы развернули внутри участка соревнование, взяв на себя следующие обязательства:

Изучить правила технической эксплуатации и сигнализации и технику своего дела на оценку не ниже „хорошо“. Сдать зачеты на значек „30Т“ к 1 мая.

Для выполнения этого обязательства мы глубоко проанализировали состояние технической учебы в участке, обсудив этот вопрос на технической конференции и сейчас все взялись за учебу.

Не допускать пропуска браков по вине тех. осмотра на другие участки, всемерно стремясь устранить все браки в поездах без отцепки, подавая на большие пути вагоны с большим объемом ремонта, при этом „технический листок“, который нами введен в сторону Болотной, давший положительный результат. У нас каждая смена борется за свою фабричную марку, выявляя всех разгильдяев.

Вы т. т. болотинцы, несмотря на положительную сторону „технического листка“, значенье которого Вы хорошо знаете, еще до сих пор его не применяли, неужели Вы нехотите бороться за свою фабричную марку?

Ликвидировать отцепки вагонов по горению бус по гарантийному перегону и по участку за счет усиления работы по оживлению подвижков бус при погрузке, тщательной обработке поездов на бус-контрольных станциях и тщательным уходом за буской в пути следования.

Выполнять ежедневный план по среднему ремонту вагонов и месячный план по ремонту аварийных вагонов, удешивив себестоимость среднего ремонта: по крытым 2 х осных вагонов на 10 проц. по платформам на 9 проц. по крытым 4 х осных на 10 проц.

Выполнять ежедневный план по текущему ремонту вагона т. е. держать количество больных вагонов в норме установленной управлением дороги и снизить расход средства на 1000 осе-километров с 3 р. 80 коп. по плану до 3 р.

Выпуск продукции по утильпечу увеличить с 8000 р. по плану до 11000 р. в месяц. Довести простой вагона в текущем и среднем ремонте ниже плана на 8 проц.

Провести огородно-посевную кампанию со следующими показателями: охватить коллективными огородами 55 проц. рабочих.

Посеять в коллективных огородах, овощей на площади 80 га, закончить огородно-посевную кампанию к 25 мая.

Организовать сейчас же большевистскую подготовку к осенне-зимним перевозкам 1935—36 г. в частности: отремонтировать все цеха, станки, механизировать погрузку на среднем и текущем ремонте вагонов, собрать рационализаторские предложения и изобретения к зиме экономией не менее 20 тыс. рублей. Подготовить необходимое количество инструментов для всех цехов участка.

Товарищи, вагонники, ст. Болотная, вызываем Вас на социалистическое соревнование по выполнению взятых нами обязательств. Уверены, что общими усилиями добьемся коренного улучшения работы в наших смежных вагонных участках, чем обеспечим выполнение приказа Наркома пути т. Кагановича „о борьбе с происшествиями“ и приказа начальника дороги „об улучшении оборота паровоза и вагона“ № 138. Мы предлагаем организовать дорожное соревнование вагонных участков на лучшую работу за адорный вагон.

Следует 480 подписей рабочих.

Кондуктора Мокряков и Скурыгин бездушно относятся к пассажирам

24 марта на ст. Анжерская прибыл пассажирский поезд № 98. По несправности одного из вагонов требовалось произвести пересадку пассажиров из него по другим вагонам.

Многие пассажиры благодаря неорганизованной пересадки попали в другие вагоны не могли. У одной пожилой женщины уехали двое детей 7 и 8 лет, а сама она в числе других пассажиров

вынуждена была остаться на ст. Анжерская.

Главный кондуктор Мокряков и старший кондуктор Скурыгин (оба тайгинского резерва), сопровождавшие этот поезд знали об этой пересадке, но никаких мер к нормальному проведению ее не приняли.

Виню в бездушного отношения к пассажирам должны быть привлечены к ответственности.

Мишин.

А ВОЗ И НЫНЕ ТАМ

В общежитии тайгинского вагонного депо, находящегося по Савиновскому переулку № 9, в котором проживают смазчики и слесари, холодно, грязно и неуто.

Неоднократные посещения председателя МК Сульджено и комсорга вагонного депо Никанорова никаких результатов не дали.

В общежитии продолжает процветать антисанитария. Постельные принадлежности до невозможности грязные, а о стирке их никто и не думает. От произведенной в прошлом побелке не остается никаких следов, вся известь осыпалась.

Плохо обстоит дело и с культурными развлечениями. Никаких игр в общежитии нет. Приобретение шахмат, шашек и установки радио-репродуктора для приема трансляций приобретения литературы и музыкальных инструментов продолжает оставаться голым обещанием.

Мы настойчиво требуем эти обещания привести в жизнь.

И. Ромасенно, В. Исанов, Ганичкин, Нармелин, Брюнов, Слепышов, Таныгин

ОТЧЕТНО-ПЕРЕВЫБОРНАЯ КАМПАНИЯ ДОЛЖНА СТАТЬ ДАЛЬНЕЙШИМ ШАГОМ В УЛУЧШЕНИИ РАБОТЫ ВСЕХ ЗВЕНЬЕВ ПРОФОРГАНИЗАЦИИ

(К отчетно-перевыборной кампании профорганизаций отделения эксплуатации)

С 20-го марта по 30-е апреля линейный комитет проводит отчетно-перевыборную кампанию низовых организаций союза железнодорожников.

Отчетно-перевыборная кампания должна быть проведена как массовая политическая кампания, которая должна поднять на высшую ступень организующую роль профорганизации в борьбе за выполнение государственного плана перевозок особенно низового звена — профгруппы в смене — бригаде.

Отчетно-перевыборная кампания низовых союзных органов разбивается на три периода. Первый период — это работа самопроверочных бригад в каждой профгруппе, местном, выбранных на собрании профгруппы, общим собрании. Эта работа проводится с 25-го марта по 15-е апреля. В этот же период проводятся отчеты и выборы профорга смен, бригад и профуполномоченных полковых станций.

Второй период, должен начаться с работы самопроверочных бригад по проверке работы месткомов. Одновременно с отчетами профгрупп, т. е. с 30-го марта по 15-е апреля в этот период должна быть проведена проверка работы месткома и отчет месткома на каждой профгруппе и общем собрании. Отчет месткома и профорга обязательно должен быть написан и вывешен за 10 дней до отчетного собрания.

Третий период начинается с 15-го по 30-е апреля. Этот пе-

риод заключается в прямых выборах местного комитета, т. е. местком избирается прямым голосованием за выдвинутую и обсужденную кандидатуру. Состав месткома должен быть избран из 5—7 чел.

В период отчетно-перевыборной кампании большое значение имеет проведение самопроверочной работы в каждой профгруппе. Главное внимание в самопроверочной работе должно быть уделено вопросам социалистического соревнования и ударничества, укреплению трудовой дисциплины, повышению производительности труда, выполнения норм выработки каждым рабочим. Особое внимание должно быть уделено вопросам зарплаты в этой части, бригады должны проверить профорга и местком в той части как профорг и местком борется с обочетками рабочих, как включены в расценки при сдельной работе надбавки в связи с решением партии и правительства об отмене карточной системы.

Самопроверочные бригады в период проверки работы должны помочь местному организовать передачу положительных опытов передовых профгрупп в отстающие профгруппы, все это можно и нужно организовать в порядке оказания практической помощи в составлении отчета профорга председателю месткома, профорг должен изложить свой доклад, в виде рассказа и передачи своего опыта в работе, а также

рассказа о работе лучших ударников профгруппы.

Отчеты месткомов нужно провести не только на общих собраниях, но и на собраниях профгрупп, собраниях женщин, используя в качестве докладчиков каждого члена месткома. Отчетно-перевыборная кампания должна пройти на основе развертывания широкой деятельности профгруппы, самокритики, недостатком в работе, еще большего повышения боеспособности профорганизации и революционной деятельности.

Во время отчетов и переборов каждое профсоюзное звено должно организовать сбор рабочих предложений по улучшению работы смены, станции, отделения, предложения по организации безопасности движения поездов и немедленного их проведения в жизнь, тем самым реализуя на деле приказ Наркома путей сообщения тов. Кагановича о борьбе с крушениями и авариями.

Каждая профорганизация должна будет вовлечь в этот период широкие массы профдобровольцев, приобщив работу каждого профорга месткома, линейного к конкретным нуждам и запросам рабочих, еще теснее сплотив массы рабочих и инженерно-технических работников вокруг партии Ленина—Сталина и мобилизовать их на выполнение государственного плана перевозок.

Чиряхин.

Из года в год увеличивающийся грузо- и пассажирооборот на ж. д. СССР, в связи с быстрыми темпами подъема народного хозяйства Союза, настоятельно требует увеличения пропускной способности большинства ж. д. линий. Увеличение пропускной способности ж. д. линий идет за счет укладки дополнительных (вторых и третьих) путей, укладки новых линий и реконструкции ж. д. транспорта в целом. Одним из важнейших элементов социалистической реконструкции нашего ж. д. транспорта является автоблокировка, как наилучший способ регулирования движения поездов, обеспечения безопасности их следования и увеличения пропускной способности ж. д. линий.

Принцип действия автоблокировки, предложенный еще в 1872 г. американцем Робинсоном и сохранившийся в основном до наших дней, заключается в том, что перегон между раздельными пунктами (станциями и разъездами) делится на несколько так называемых блок-участков, каждый длиной от 0,6 до 2 км, в зависимости от характера движения поездов и профиля пути. Деление это производится путем установки в требуемых местах вместо металлических рельсовых накладок деревянных накладок; таким образом в электрическом отношении эти блок-участки являются изолированными

2125

АВТОБЛОКИРОВКА

одни от другого. С одного конца каждого блок-участка устанавливается сигнал, обычно световой, от которого меняются автоматически, в зависимости от состояния блок-участка, с помощью особого прибора (реле), включенного в рельсы. С другого конца в эти же рельсы подается электроэнергия — (первичные элементы, аккумуляторы или трансформаторы) для питания реле, которое, таким образом, при свободном состоянии блок-участка и целостности рельсовых нитей, держит якорь электромагнита в притянутом положении, что соответствует показанию в светофоре зеленого огня — «путь свободен». При занятии данного блок-участка поездом электрический ток, питающий реле, замыкается через колесные скаты поезда. Последнее в силу этого опускает якорь электромагнита, чем размыкает электрическую цепь зеленой лампы и замыкает цепь красной, сигнализируя тем самым о занятии блок-участка. Сигнал занятии блок-участка появляется также при наложении рельсов, при умышленном разведении их или их смене, когда упомянутое реле также лишается питания электрическим током. Таким образом автоблокировка обладает двумя основными

преимуществами перед всеми другими способами регулирования движения поездов, а именно:

- 1) Возможность делить перегон между раздельными пунктами на любое количество блок-участков, огражденных каждый своим сигналом, позволяющим отправлять поезда вперед друг за другом. Это увеличивает пропускную способность участка до пределов технической возможности, не требуя в то же время на перегонах персонала, обслуживающего сигналы (помимо стандартных агентов), так как сигналы приводятся в действие автоматически самим поездом. На однопутном участке автоблокировка, по сравнению, например, с жезловой сигнализацией, дает увеличение пропускной способности на 30—40 проц. На двухпутных участках это увеличение пропускной способности с помощью автоблокировки по сравнению с полуавтоматической блокировкой (существующей в больших размерах на дорогах СССР) достигает до 100 проц.
- 2) Автоматическое ограждение блок-участков красным сигналом остановки, при наложении вынужденного или ложного рельса или ложного поперек рельса металлического

предмета, значительно увеличивает безопасность следования поездов.

Еще не продолжительный опыт эксплуатации автоблокировки на некоторых наших ж. д. (Южных, Северных, М.-В.-Б. и др.) уже предупредил много случаев крушений поездов, когда незамеченные своевременно лопнувшие рельсы были обнаружены показанными сигналами автоблокировки.

Автоматическая блокировка эксплуатируется уже в течение нескольких десятков лет в США, где она получила наибольшее широкое развитие и совершенство. Так, на 1 января 1931 г. в США было оборудовано автоблокировкой уже свыше 150000 км, пути в однопутном исчислении.

Следом за США автоблокировка получила некоторые права гражданства в ряде других технически развитых капиталистических стран, правда, в гораздо меньших масштабах (Германия, Франция, Япония и др.). Здесь в значительной мере сказались отсутствие необходимости в быстром увеличении пропускной способности существующих линий (из-за незначительного роста грузооборота) и худшее состояние ж. д. техники, чем в США (от-

сутствие автооспекки, автоормозов, большегрузных вагонов и пр.) Мировой экономический кризис капитализма и связанное с ним общее ухудшение работы ж. д. транспорта еще более углубили это положение. В связи с этим дальнейший рост оборудования линий автоблокировкой прекратился во всех странах, кроме СССР, где проводится коренная реконструкция ж. д. транспорта, необходимая для удовлетворения растущих потребностей народного хозяйства.

Первая опытная установка автоблокировки американской системы, почти целиком импортная, была осуществлена у нас в СССР на М.-В.-Б. ж. д. в 1929/30 г. на однопутном участке Покровско-Стрежнево — Волоколамск, протяжением 114 км. Вторая установка, также импортная, немецкой системы, была смонтирована на трехпутном электрифицированном участке Москва — Мытищи Северных ж. д., протяжением 18 км. Но уже в 1931 г. наша промышленность начала осваивать производство приборов автоблокировки. К концу 1933 г. мы имели на сети 1500 км ж. д. линий, оборудованных автоблокировкой почти полностью из отечественной продукции.

Во второй пятилетке автоблокировка получит значительное развитие и будет оборудовано около 8500 км.

Наши пожелания в работе комнаты матери и ребенка ст. Тайга

Проезжая через ст. Тайгу, мы матери со своими детьми встретили радужный прием и удобства в комнате матери и ребенка ст. Тайга.

Нельзя не отметить того, образцового порядка, который существует в этой комнате: комната безукоризненно чистая, снабжена необходимыми вещами, детские кроватки с чистым постельным бельем. Дети получают хороший завтрак, обед и ужин.

Со стороны обслуживающего персонала мы встретили внимательное отношение, как к нашим детям, так и к нам. Особенно выделяем чуткое отношение со стороны заведующей комнатой матери и ребенка тов. Селивановой. В ее дежурство ровнее и бодрее настроены матери. Хорошо относятся к своим обязанностям сестра Мартюхина и няня Бояршинова.

Отмечая все достоинства комнаты матери и ребенка, мы хотели бы пожелать, добиться следующего:

Расширения площади детской комнаты.

Устройства изолятора для проезжающих больных детей.

Предоставления больших прав комнате матери и ребенка на посадку женщин с детьми без очереди.

Хорошо было бы для грудных детей отделить комнату, т. к. большие дети мешают спать маленьким.

Очень хотелось бы, чтобы при приеме матери проходили санобработку.

Проезжающие матери с детьми:

Греченко, Сергейчик, Кондакова, Воробьева, Шестанова, Ратушная, Манарова, Уланова.

Чем объяснить подобную уравниловку в зарплате

На ст. Тутальская дежурному стрелочнику приходится обслуживать на 1 и 2-м постах 10 стрелок. На ст. Тальменка стрелочники обслуживают во время дежурства всего лишь только по 4 стрелки. Кроме того интенсивность труда стрелочников ст. Тутальская несравненно больше чем у стрелочников ст. Тальменка.

Несмотря на такую разницу в труде, стрелочники этих станций в зарплате уравниваются и дру-

гие получают зарплату по 80 руб.

На мытье полов отпускается для обеих станций по 50 руб. При чем площадь полов служебных помещений на ст. Тальменка исчисляется примерно в 50-60 кв. мет. а площадь ст. Тутальская исчисляется 180 кв. м.

Спрашивается, кому нужна такая уравниловка и долго ли она будет продолжаться?

Струев.

НАМ ОТВЕЧАЮТ

Жулику не место на транспорте под таким заголовком была помещена заметка в номере за 12 марта. В ответ на нее нам сообщают:

Билетно-богатый насир ст. Яя, Воробьев за ряд допущенных безобразий в работе, приказом начальника отделения со службы уволен. Нач конторы 2-го отделения.

На заметку помещенную в газете от 15 марта за № 31, под заголовком "Судить хулиганов" нам сообщают:

Хулиганы указанные в заметке осуждены народным судом тайгинского района: Греченко к 3-м годам, Мацарт к 2-м годам, Тарабыкин к 2-м годам лишения свободы и

Крупенников к 1 году принудительных работ Греченко, Мацарт и Тарабыкин заключены под стражу

Пом. воен. прокурора Томск. ж. д. Салатов

На помещенную в газете "ЗБТ" за 22 марта заметку под заголовком "Строго наказывать хулигана Цемсю" нам сообщают:

На виновного наложено взыскание—по производственной линии объявлен выговор и вопрос о поступке последнего будет разбираться еще на партийном собрании как о члене партии

Пом. воен. прокурора Томск. ж. д. Салатов.

ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О КВЖД

Тайно, 23. (Тасс).—Сегодня, в 10 часов 30 минут (по токийскому времени) в официальной резиденции Хирота состоялось подписание соглашения о продаже КВЖД и всех документов, связанных с заключением соглашения о продаже дороги.

В соответствии с соглашением, вступившим в силу с момента подписания, главе советской делегации тов. Юреневу вручен чек на 23 миллиона 330 тысяч иен в качестве первого взноса.

Обмен речами между Хирота и т. Юреневым

Токио, 23. (Тасс).—При подписании соглашения о КВЖД, министр иностранных дел Хирота произнес следующую речь:

— Переговоры о КВЖД, которые длились 21 месяц, сейчас окончательно завершены, и соглашение благополучно подписано делегатами СССР и Манчжоу-Го. Я также подписал соответствующие документы, свидетельствующие о намерении императорского правительства способствовать удовлетворительному выполнению этого соглашения. Не могу не радоваться тому, что все это будет в немалой степени содействовать развитию мира в Восточной Азии и, следовательно, развитию и всеобщего мира

С подписанием настоящего соглашения взаимные отношения между СССР и Манчжоу-Го вступают в новую эру, становясь все более дружественными и тем самым проясняя горизонт Восточной Азии. Это является результатом непоколебимой воли Советского правительства разрешить вопрос о КВЖД и проявления со стороны манчжурского правительства духа примирения. Я испытываю душевную радость по поводу того, что императорскому правительству удалось все время выполнять роль ревностного посредника для успешного завершения этих переговоров. Если подумать о важном значении этого исторического дела, то станут понятными те зигзаги, которые наблюдались во время переговоров, продолжавшихся почти два года. Хотя у Японии, Манчжоу-Го и СССР, помимо вопроса о КВЖД, остались еще вопросы, подлежащие дальнейшему урегулированию и разрешению, я уверен, что эти вопросы могут быть разрешены удовлетворительно и без особых трудностей, при наличии духа примирения и соглашения, какие были проявлены при ведении настоящих переговоров; да я верю, что то дело, которое мы сегодня разрешили, явится основой, на которой мирные и дружественные взаимоотношения между тремя государствами могут развиваться более реальным и подходящим образом

В конце своей речи считая долгом отдать должное делегациям обоих государств с их делегациями во главе, которые неустанно трудились над благополучным окончанием этих переговоров.

Еще раз желаю от всей души, чтобы взаимоотношения между тремя нашими государствами получили все более здоровое развитие. Вслед за Хирота выступил полпред СССР в Японии т. Юренев.

«Я с глубоким удовлетворением,—заявил тов. Юренев,—присоединяюсь к оценке, данной японским министром иностранных дел г. Хирота о значении сегодняшнего —несомненно выдающегося—события. Завершение переговоров о КВЖД, продолжавшихся 21 месяц, и состоявшееся сегодня подписание соглашения между делегациями СССР и Манчжоу-Го является счастливым и многообещающим фактом, которому должны будут радоваться друзья мира во всем мире.

Правительство СССР неунименно и последовательно стремилось и стремится к упрочению мира на Дальнем Востоке и во всем мире и придает особое значение улучшению советско-японских отношений. Предложив через народного комиссара по иностранным делам М. М. Литвинова, 2 мая 1933 года, японскому правительству начать немедленно переговоры о продаже КВЖД Манчжоу-Го, правительство СССР руководилось своей общепризнанной политикой мира. Советское правительство твердо и без всяких колебаний придерживалось этой политики в течение всего длительного периода переговоров с Манчжоу-Го и проявило максимум уступчивости по доброй воле, в целях успешного завершения этих трудных и сложных переговоров. При этом считаю своим прият-

ным долгом отметить тот дух сотрудничества и взаимных уступок, который был проявлен в ходе переговоров японо-манчжурской стороной.

Пользуясь этим случаем, чтобы принести от имени советской делегации особую благодарность министру иностранных дел Японии Хирота, активное участие которого в переговорах явилось весьма важным фактором их успешного завершения.

Хочу выразить уверенность, что Япония, руководясь теми же мирными намерениями, что и СССР, обеспечит точное выполнение соглашения о продаже КВЖД и благожелательное отношение и разрешению других, интересующих обе стороны, вопросов.

Я убежден, что действуя в духе доброй воли взаимного доверия и твердой решимости поддерживать и укреплять мир, мы сумеем, без каких бы то ни было трудностей, разрешить в дальнейшем все интересующие обе стороны вопросы и обеспечить дальнейшее развитие и укрепление советско-японских отношений».

Тиншиюань (посланник Манчжоу-Го в Японии) в своей речи выразил уверенность, что успешное завершение переговоров о КВЖД является конкретным вкладом в дело развития мира на Востоке, а также укрепляет основы добро соседских отношений между СССР и Манчжоу-Го».

—Контакт между СССР и Манчжоу-Го,—указал далее Тиншиюань—являющийся на большом протяжении границ СССР и Манчжоу-Го, может дать повод к возникновению различных вопросов, однако, как сказал г. Хирота, если подходить к этим вопросам с тем же духом взаимного сотрудничества и уступчивости, как это было проявлено в переговорах о КВЖД, то все они будут разрешены в дружественном порядке.

В заключение Тиншиюань указал, что успех, достигнутый в завершении переговоров о КВЖД, является, главным образом, результатом ревностного посредничества японского правительства, которое пошло даже столь далеко, что предоставило Манчжоу-Го все возможности для выпуска займа на уплату за КВЖД и гарантировало полную уплату цены за КВЖД со стороны Манчжоу-Го».