

Сломив сопротивление саботажников и предельщиков, создадим крепкие единые смены

Пролетарии всех стран, соединитесь!



№ 14 (445)
ЧЕТВЕРГ
6
февраля
1936 г.

Газета Политотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

РАБОТАТЬ ЕДИНОЙ СМЕНОЙ

Работники ст. Усяты (Кузнецкое отделение) обратились ко всем работникам Томской с предложением о создании на всех станциях нашей дороги единых смен.

В своем письме железнодорожники ст. Усяты рассказывают о своем опыте работы единой сменой. Они выдвигают следующие конкретные предложения:

1. Создать единые смены, прежде всего на 12 работающих станциях и на всех без исключения станциях Томской дороги.

2. Начать связывать по отделениям единые смены разных станций между собой, как отдельные части общего конвейера дороги.

3. В ближайшее время в отдельные дни начать работать едиными сменами по направлениям, начиная от диспетчера и кончая стрелочниками.

Работники ст. Усяты предлагают в ближайшее время сработать в один день единой сменой по всей нашей дороге.

Эти предложения безусловно найдут живой отклик со стороны железнодорожников Тайгинского отделения. На ст. Тайга имеется некоторый опыт работы единых смен. Единая молодежная смена маневрового диспетчера Белинова добилась не плохих показателей в работе, — довела простой паровозов на контрольной до 28 минут, при норме 38. Эта смена проявила инициативу проведения второй стахановской пятидневки по станции.

Совершенно правильно отмечается в письме работников ст. Усяты что „единые смены предоставлены сами себе, ими никто по настоящему не руководит и, поэтому, они не дают тех результатов, которые при правильном руководстве могли бы дать“.

В Тайге не только нет нужного руководства работой единых смен, но и проявляется прямое игнорирование этого ценнейшего мероприятия. Позавчера на ст. Тайга единая смена маневрового диспетчера Васильева на своем собрании вскрывала причины срыва нормальной работы единых смен. На этом собрании начальник станции Дунаев, парторг Куштейно, председатель местного Милевский, начальник вагонного участка Колесниченко оказались только случайными гостями. Они не только не дали указаний работникам единой смены как выправить отдельные недостатки в работе, но и не сочли нужным присутствовать на этом собрании.

Исключительно безобразное поведение этих, с позволения сказать, руководителей, уже само говорит за то, какое имеется руководство работой единых смен на Тайгинском узле.

Создание единых смен, повседневное руководство их работой со стороны командно-политического состава, является одним из требований приказа Наркома о работе Томской дороги, которое должно быть выполнено со всей большевистской настойчивостью.

РЕЙД БРИГАДЫ „ЛЕГКОЙ КАВАЛЕРИИ“

ПОЗОРНЫЕ ФАКТЫ

Готовясь к стахановской пятидневке мы проверили общий простой вагонов под коммерческими операциями и ход оздоровления подвижного состава по ст. Тайга и вагонному участку.

На старой Томской пути 39 больных вагонов со 2 января стоят занесенные снегом, из них 3 вагона свалены с рельс, здесь же стоят семь порожних совершенно здоровых вагонов. Выпущенные 17 и 26 января из ремонта два вагона не вывезены на станционные пути, а поданные на ремонт 2 вагона (от 11 и 22 января) продолжают стоять в ожидании ремонта.

На ст. Тайга скопилось 54 вагона с просроченным грузом. 15 вагонов своей погрузки стоят с 25 января и 7 выгруженных вагонов с 19 января. Главные кондуктора Добровольский, Иванов, Рыбников — 31 января привели бездокументные вагоны. Восовщик Папишев проверяя вагон с ценным грузом, на второй двери не навесил пломбы, способствуя этим хищению.

Оздоровление вагонного парка и своевременное отправление вагонов мало тревожат начальника вагонного участка и командиров станции.

Отряд „легкой кавалерии“: Юзифович, Тонманов, Бородин, Богданов, Репин, Семенов, Нислицин, Наргаполов, Нарягин, Плисевиц, Аузен.

Тайгинские вельможи

4 февраля вторая смена ст. Тайга обсуждала вопрос о неслаженности работы узловой единой смены. Организация единой смены по узлу проведена формально.

Выступающие работники говорили о неслаженности в работе единой смены, о полнейшей обезличке. Очень часто в сменах меняются маневровые машинисты и диспетчера отделения. Вместо дежурного по депо Пырсинова, дежурят, Комлев Болотов и другие.

Безобразно работает старший осмотровщик вагонов Крупенников Кирилл, он не знает, кто в его смене плохо работает и сам признался, что у него неправильно расставлена рабочая сила и плохое качество инструмента у рабочих.

Проводник паровоза Большанов на собрании указал, что машинист маневрового паровоза № 1661 Янышев часто бросает паровоз, самовольно уходит домой, оставляя на паровозе одного своего помощника.

Интересно отметить тот факт, что начальник станции Дунаев, его заместители и даже парторг Куштейно и председатель местного Милевский не пожелали присутство-

вать на собрании смены, обсуждавшей столь важный вопрос как работа единой смены. Не предупредив ни кого, они молчком ушли с собрания.

Парторг вагонников т. Михайловский и начальник вагонного участка Колесниченко, после своих выступлений, демонстративно ушли с собрания и за ними следом стали уходить работники смены вагонников. Диспетчер Зорин посидел на собрании минут 20 и тоже сбежал.

Такое безобразное отношение к рабочему собранию со стороны руководства станции, вагонников, депо и диспетчеров Зорина и Готиевич взорвало стрелочника тов. Бабахина, который заявил: „Я работаю три года на транспорте, ни где ни разу не выступал, но сегодня не вытерпел, потому, что мне рабочему обидно за своего командира тов. Тютюникова, которому нач. станции, партийная и профсоюзная организации не хотят помочь“.

Политотделу отделения необходимо реагировать на такое безобразное отношение командно-политических работников к собранию единой смены.

Пленин.

В ОТВЕТ НА ПРИКАЗ НАРКОМА

Рабочие будки осматривали ст. Тайга, в ответ на приказ Наркома тов. Кагановича об улучшении работы на Томской дороге, взяли обязательство после урочного времени полностью обработать один состав.

30 января рабочие при-

ступили к выполнению своего обязательства. Им оживлено 156 разрезных бунк, смениено 4 подшипника, осмотрена вся вагонная упряжь. Вагонники значительно улучшили качество своей работы.

Тризна.

Списчик Зеленый работает по стахановски

Списчик вагонов ст. Болотная комсомолец Зеленый не раз задумывался о том, как можно улучшить работу своей станции.

Однажды тов. Зеленый, вступая в сменное дежурство, предложил вместо двух списчиков обслуживать дежурство один. Предложение трехгольником было одобрено, тов. Зеленый выполнил его блестяще.

Не все довольны были таким предложением. Списчик Вербицкий старался доказать невозможность этого дела, стал всячески дискредитировать инициаторов стахановского движения. Но нашлись и последователи Зеленого. Списчик Буланов также отказался от своего спарщика и стал один обслуживать в смену все поезда.

Ерманов.

СОЗДАДИМ ЕДИННЫЕ СМЕНЫ НА ВСЕЙ ДОРОГЕ КО ВСЕМ РАБОТНИКАМ ТОМСКОЙ

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Мы обращаемся к вам с предложением по поводу создания на всех станциях нашей дороги единых смен. Для начала мы хотим рассказать вам о нашем опыте.

В октябре 1935 года после проработки речи товарища Сталина о стахановском движении, по инициативе составителя стахановской смены тов. Снарлыгина, на станции Усыты была создана первая единая смена тов. Коваленко.

Какие преимущества дает единая смена в работе?

Раньше у нас было так: эксплуатационники и будка осмотра работали на четыре смены, а маневровые машинисты на три смены и выходило, что каждое дежурство и дежурные по паркам, и составители, и стрелочники и другие работали каждый раз с новыми маневровыми машинистами. Это сильно мешало слаженности в работе. Из-за этого также и командиры смен по службам не могли сработаться по-деловому.

Кроме того, как на станции, так и в депо, и у вагонников были частые переброски людей из одной смены в другую. Начали мы с небольшого, сначала создали единую смену в одном парке, потом в другом. Надав работу единой смены на станции, мы установили единую смену с транспортниками копей.

Многие командиры служб долгое время сопротивлялись созданию единой смены, не веря в ее преимущества. Начальник депо т. Сиднев упорно не хотел переводить работу маневровых паровозов на четыре смены. Начальник вагонного пункта Ощепков каждую шестидневку перебрасывал из смены в смену осмотрщиков, автоматчиков, слесарей, срывая этим работу единой смены. Случаи таких перебросок продолжают еще и сейчас, как у вагонников, так и на станции. 4-й и 5-й маневровые паровозы до сих пор не переведены на 4 смены.

Не верили в возможность создания единой смены и полезность этого мероприятия и многие из нас. Сомневались в этом дежурный по станции Кедало, составитель Поддубнев и другие.

Стахановцы смен во главе со своим командиром и маневровым диспетчером тов. Коваленко выдержали большую борьбу, пока создали единую смену. Теперь

все сомневающиеся в полезности этого дела убедились, что они были неправы.

Создание единой смены вызвало производственный подъем. Наша смена одна из первых начала формировать тяжеловесные составы для машинистов-кривоносовцев депо Новокузнецк тт. Пашинцева, Величю, Бурнова и др.

Единая смена в работе дает огромные преимущества, — работники смен лучше узнают друг друга, срабатываются, создается тесно спаянный рабочий коллектив.

Теперь в нашей единой смене в трудную минуту маневровые паровозы угольных копей помогают в маневровой работе на станции и, наоборот, маневровые паровозы станции в необходимых случаях помогают подавать порожняк на копей под погрузку. Раньше этого не было.

Раньше было так: за час до конца смены машинист маневрового паровоза ни за что не соглашался поехать на ветку для подачи порожняка под погрузку потому, что он должен был задержаться там сверх смены на полтора-два часа. Из-за этого срывалась погрузка целых маршрутов по 50-60 вагонов. Теперь же машинист даже за 15 минут до смены едет на ветку с порожняком, лишь бы не сорвать погрузку угля.

Теперь дежурный по станции заблаговременно предупреждает старшего осмотрщика не только о подходе поездов, но и о весе поездов, количестве вагонов наной состав, на накой путь будет приниматься когда будет отправлен, сообщая также, на каком сцеплении идут составы: на винтовом или автоматическом. Раньше у нас этого также не было, осмотрщики узнавали о прибытии поезда иногда через час после прибытия и срывали этим отправление поезда по расписанию.

У нас установлена крепкая деловая связь маневрового диспетчера с дежурным по депо. Теперь дежурный по депо тов. Рудиковский систематически заблаговременно информирует маневрового диспетчера о подходе паровозов, о готовности их по ремонту и т. д.

Раньше, когда не было единой смены взаимоотношения между командирами, между составителями, осмотрщиками, маневровыми машинистами, автоматчиками были казенно-формальными. По вся

кому поводу составляли друг на друга акты, спорили и ругались. Деловой увязки в работе не было, вместе почти никогда не собирались.

Между службами широко процветало сутяжничество и взаимный обман. Существовавшие взаимоотношения ярко характеризует такой пример.

Для того, чтобы скрыть плохую работу и повысить измерители, делали так: дежурному по копей маневровый диспетчер заявлял: «высылайте паровоз за маршрутом порожняка». С момента этой заявки порожняк считался за копей. Присланный на станцию паровоз стоял в ожидании состава порожняка 30-50 минут, так как он еще не был сформирован. Погрузка срывалась, но виновными оставались копей.

Дежурный по копейской станции по ступал так же, делал запрос на выдачу груженого состава с копей. С момента заявки состав также считался уже за станцией. Между тем состав в это время был еще недогружен и не сформирован.

В результате этого взаимного обмана поезда выбивались из графиков, так как после заявки о выводе состава с копей маневры, прием и отправление поездов на станции прекращались.

Эта жульническая антигосударственная практика в нашей смене теперь прекращена. Вскрыли и разоблачили мы ее сами на наших производственных совещаниях, которые мы собираем несколько раз в месяц. На этих совещаниях участвует вся единая смена вместе с транспортниками Рудоуправления. Здесь вскрываются все недостатки, вносятся производственные рационализаторские предложения.

На этих производственных совещаниях мы договорились с линейными диспетчерами тт. Яновлевым, Ленинским, работающими вместе с нашей сменой, о взаимной информации по подходу поездов.

После организации единой смены отношения у нас совершенно изменились. У составителей завязалась крепкая рабочая дружба с осмотрщиками и маневровыми машинистами, у работников станции с транспортниками копей и т. д.

Когда случаются не успевают срулить состав, то на помощь им приходит рабочее буди осмотра, а когда слесарь буди осмотра не успевают закрыть у состава хопперов люки, то им помогают грузчики на станции. Раньше этого не было.

За время существования единой смены у нас вырос целый ряд прекрасных ударников-стахановцев.

Составитель т. Снарлыгин Федор формирует поезд за 15-20 минут. Вместе с бригадой маневрового паровоза в начале дежурства он планирует работу на все дежурство.

Старшая стрелочница-стахановка тов. Лунонова воспитала стахановцами своих младших стрелочниц т. Ивлеву и комсомолку т. Махнову. Их стрелки в отличном состоянии и аварии они не имеют. Стрелочный пост т. Луноновой по праву называется стахановским постом.

Стахановцами стали грузчики т. Насатин и Ионин. Отлично работает стрелочник-стахановец комсомолец тов. Нионов. Перешли на стахановские методы работы составитель т. Снарлыгин

Павел, сцепщики т. т. Маниенно Федор, Васильев, стрелочники т. т. Бугнов, Першин, Шелудько и другие.

Растут стахановцы и среди вагонников. Осмотрщики тт. Журинов, Нозин, Зобнин, Загуляев принимают поезда с холу, работают без брака, производительность труда в январе 150-200 процентов. Также отлично работают тт. Глушенко и Власов. Вся смена вагонников подняла производительность труда со 141 проц. в декабре до 166 проц. в январе.

По-стахановски работает маневровый машинист — коммунист т. Енов. За ним подтягиваются машинист т. Осинский. Они четко и согласованно работают со своими составителями, своевременно выполняют задания по формированию поездов.

Единая смена позволила нам значительно укрепить трудовую дисциплину. С октября 1935 года наша смена не имеет аварий. Меньше стало административных взысканий.

Наша смена по своим показателям стала лучшей на станции, но все еще работаем мы очень плохо. Ни один измеритель полностью смена не выполняет, так же не выполняет измерители наша решающая погрузочная станция в Кузбассе — Усыты. Ведь мы должны грузить 922 вагона угля, что составляет больше трети всей погрузки каменного угля по дороге.

В плохой работе виноваты мы сами, но вместе с тем мы предъявляем счет и руководству нашей станции.

Почему плохо работает наша станция? На узле не организована борьба за выполнение приказов нашего любимого наркома Л. М. НАГАНОВИЧА.

Начальник депо тов. Сиднев еще не руководит работой депо по-оперативному; прием паровозов в ремонт, выпуск из ремонта и сопровождение паровозов на 1-2 перегона он еще не осуществляет. На паровозах машинистов Ежова, Назарова и многих других за последние два месяца он не был ни разу.

Так же работает начальник вагонного пункта т. Стороженно. его заместитель Ощепков и инженер Шурялов. Они еще не принимают участия в приеме больных вагонов в ремонт и выпуске их из ремонта. В плохой борьбе за выполнения боевых приказов наркома кроется первая главная причина плохой работы станции.

Мы открыто заявляем, что руководителю станции, вагонного участка и депо еще не понято выгоды единой смены и не борется за ее создание. Чем иначе объяснить, что остальные смены на узле еще не стали едиными и в них продолжается массовая переброска людей из смены в смену?

В этом вторая причина плохой работы станции.

Руководители станции не понимают существа стахановского движения и не только не возглавили его, но даже мешают его развитию.

Не так давно на ст. Усыты издан приказ за подписью начальника станции Разбежнина, парторга Тиньнова и председкома Шапкина. В этом приказе перечислены фамилии 40 человек работников станции, которых они «приказывают» считать стахановцами. «Приказы-

вая» считать их стахановцами, они даже не указали их измерителей, определив стахановцев на «глазок».

Действительных стахановцев бюрократы не признают стахановцами, пока они не будут «отданы в приказ».

Этот нелепый и вредный приказ не отменен до сих пор. Здесь кроется третья причина плохой работы станции.

Мы знаем, что на отдельных станциях нашей дороги есть единые смены, кое-где пытаются их создать. Однако, как общее правило, единые смены предоставлены сами себе, ими никто по-настоящему не руководит и, поэтому, они не дают тех производственных результатов, которые при правильном руководстве могли бы дать. Единые смены на отдельных станциях нашей дороги — это отдельные звенья общей цепи; но они между собой не связаны и, поэтому, не получают общей производственной цепи.

Мы хорошо помним слова нашего великого вождя товарища Сталина, сказанные им на приеме работников железнодорожного транспорта в Кремле:

«Есть у железнодорожников, — говорит тов. СТАЛИН, — работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей нужных или незначительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками, вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика».

И далее товарищ Сталин говорил:

«Когда вы это поймете товарищи железнодорожники, когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта, — это и будет настоящая, большевистская дисциплина».

Вот этого сплошного конвейера на нашей дороге и нет. Создание единых смен на всех станциях по главной линии, в Кузбассе и на остальных участках дороги обеспечит нам этот транспортный железнодорожный конвейер.

Наш любимый железный нарком Лазарь

Моисеевич Наганович в своем приказе предлагает:

«Всемерно поддержать начавшуюся, в порядке стахановского движения, практику создания новых смен работников всех служб, связанных с движением поездов, как то: дежурных по станции, маневровых диспетчеров, дежурных по путям и паркам, маневровых машинистов, сцепщиков, составителей, стрелочников, осмотрщиков вагонов и автоматчиков, дежурных и диспетчеров по отделениям эксплуатации и паровозному».

Поэтому мы еще раз подчеркиваем необходимость создания единых смен на всех станциях нашей дороги.

Мы знаем, товарищи, что на нашей дороге имеется 12 станций, которые решают погрузку важнейшего груза — каменного угля. Это станции: Усыты, Кемерово, Нольчугино, Белозов, Анжерна, Судженна, Кузнецк, Гурьевск, Анжурла, Налзагай, Черногорские копей, Нандалеп.

Мы обращаемся ко всем работникам Томской со следующими конкретными предложениями:

1. Создать единые смены, прежде всего на 12 решающих станциях и на всех без исключения станциях Томской дороги.

2. Начать связывать по отделениям единые смены разных станций между собой, как отдельные части общего конвейера дороги.

3. В ближайшее время в отдельные дни начать работать едиными сменами по направлениям, начиная от диспетчера и кончая стрелочником.

Наконец, товарищи, есть у нас еще одно предложение.

Давайте, товарищи, в ближайшее время сработаем в один день единой сменой по всей нашей дороге! Такая работа поднимет еще больше стахановцев-кривоносовцев. Такой работой мы начнем вытаскивать Томскую дорогу из прорыва, поднимать ее. Поведем горячую, революционную, большевистскую борьбу за превращение нашей угольной магистрали в передовую дорогу, в крепость советского железнодорожного транспорта на востоке.

Ждем, дорогие товарищи, ваших конкретных большевистских дел в ответ на это наше письмо.

По поручению единой смены КОВАЛЕНКО станции Усыты в Кузбассе.

«Есть у железнодорожников, работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками, вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика».

И. Сталин.

«Начальнику дороги, начальникам служб, отделений, станций вагонных участков, депо дистанций пути всемерно поддержать начавшуюся в порядке стахановского движения практику создания единых смен работников всех служб, связанных с движением поездов, как то: дежурных по станции, маневровых диспетчеров, дежурных по путям и паркам, маневровых машинистов, сцепщиков, составителей, стрелочников, осмотрщиков вагонов и автоматчиков, дежурных и диспетчеров по отделениям эксплуатации и паровозному».

(Из приказа Л. М. Нагановича).

Вредители и бракоделы перед пролетарским судом

3 февраля в Тайгинском клубе имени Ленина начался судебный процесс над группой работников Тайгинского вагонного участка Томской жел. дор., проводившей подрывную работу, направленную на расстройство работы участка и создание условий вызывающих аварии и крушения поездов.

Дело слушается выездной сессией Военного Трибунала дороги под председательством Председателя Военного Трибунала Томской т. Добрманского, при членах суда тт. Капустине и Красильникове.

Обвинение поддерживает заместитель Военного прокурора Томской ж.д. тов. Рудзкий. Общественный обвинитель, машинист наставник депо Тайга т. Милев. Защитники: Зяблицкий и Галуза.

На скамье подсудимых: Логинов Г. Л. б/зам. начальника 4 вагонного участка, Вахрушев В. Ф. б/мастер среднего ремонта; Новинов С. И. б/мастер текущего ремонта; Сычев А. Д. б/бригадир текущего ремонта; Сульдженко Н. К. Жаринов Д. И. Каплуновский П. И. б/мастер пункта осмотра; Ганжа И. П. б/старший осматрщик Тайгинского пункта осмотра; Грачев Я. Я. б/осматрщик; Федоров С. П. Козинцев Г. Ф. инженер.

После оглашения обви-

нительного заключения, всем обвиняемым поочередно задается вопрос, признают ли они себя виновными. Обвиняемые: Сычев, Сульдженко, Жаринов, Каплуновский, Ганжа, Грачев, Козинцев, Федоров, Вахрушев признали себя виновными частично. Новинов и Логинов себя виновными не признали.

Первым допрашивается обвиняемый Сульдженко. На протяжении всего опроса он отрицает предъявленные ему обвинения. После ряда вопросов председателя он все же вынужден признать за собой два случая пропуска подачи под вагоны бракованных колесных пар. Сульдженко пытается предстать перед судом незнайкой, мотивируя тем, что его основная специальность не вагонный мастер, а музыкант—флейтист! Работая председателем местного Сульдженко аварийной смены старшего осматрщика Ганжа преподнес переходящее красное знамя.

Вторым допрашивался мастер среднего ремонта Вахрушев, так же как и Сульдженко делает попытку доказать суду что он ни в чем не виновен, но после вопросов членов суда вынужден сознаться, что случаи выпуска под вагоны бракованных

колесных пар были. Значительную часть обвинений Вахрушев пытается объяснить своими слабыми техническими знаниями. Прибором Матвеева для испытания вагонной упряжи Вахрушев, как правило, не пользовался, говоря, что этого прибора он не знал и пользоваться поэтому им не умел.

Утреннее заседание 4 февраля начинается продолжением опроса Вахрушева. За ним допрашивается мастер цеха Новинов, который разлагал трудовую дисциплину, втягивая рабочих в пьянку. Желая оправдать себя, он заявил суду: „Выпивал я только с средним комсоставом“. Опросом устанавливается картина систематического выпуска под вагоны колесных пар с ослабшими бандажами и упряжи вагонов без испытания, что приводило к крушениям.

Обвиняемый бригадир текущего ремонта Сычев вынужден был признать, что работу подчиненных ему слесарей он не контролировал, а это приводило к безответственности и низкому качеству ремонта вагонов. Вместе с Новиновым и Вахрушевым Сычев занимался пьянкой.

Утреннее заседание кончается допросом обвиняемого Каплуновского.

ЗА ГРАНИЦЕЙ ГЕРМАНО-ЯПОНСКИЙ ВОЕННЫЙ ДОГОВОР

Газета „Либерте“ (Франция) приводит подробности о заключении тайного военного договора между Японией и Германией. Договор заключен 4 января текущего года в Берлине. Заключению военного договора предшествовали многочисленные поездки специальных миссий из Германии в Японию и Манчжоу-Го и из Японии в Германию.

В ноябре прошлого года состоялось совещание японского военного атташе с германским генеральным штабом в присутствии фон Риббентропа. Перед тем, как парализовать договор, изучался совместно с Польшей и Финляндией вопрос

о морских базах в Балтийском море.

Вдохновителем германо-японского военного договора является генерал Карл Габустгофер, друг и советник Гитлера, пропагандирующий наряду с Розенбергом завоевание колонизацию Востока.

По утверждению газет, первые предложения Германии относительно военного договора сделаны Японией еще в начале 1934 года. Однако, Япония серьезно заинтересовалась этим вопросом и лишь после того, как убедилась в восстановлении военной мощи Германии в ее спешных военных приготовлениях.

Годовщина кровавых событий в Китае

Дни 27 и 28 января отмечаются в Китае, как 4 годовщина событий в Шанхае в 1932 году. Официально годовщина ознаменовалась широковегетельными заявлениями общего характера.

Президент Китая Линь Сян на собрании Гоминдана призывал к реальному национальному объединению. Чанкайши на том же собрании выступил с защитой финансовой реформы. Китайские газеты поместили передовые статьи, посвященные обороне против японцев в Шанхае в 1932 году.

Но, как в насмешку над печальными воспоминаниями китайского народа о событиях 1932 года, в дни годовщины было опубликовано два следующих сообщения: бывший японский посол в Китае Ариоси „за высокополезную для Китая деятельность“ награжден нанкинским правительством орденом красной яшмы.

В годовщину кровавых событий одновременно в Токио и Шанхае состоялось торжественное открытие японо-китайского торгового совета для установления японо-китайской дружбы.

ИТАЛО-АБИССИНСКАЯ ВОЙНА

На южном фронте непрерывные стычки

По достоверным сведениям, итальянские войска занимают теперь на южном фронте Негелли Уадара. Их продвижение вперед приостановлено, повидимому, по приказу итальянского командования не рисковать дальнейшим продвижением на север, а закрепиться в этом районе. В занятом итальянскими войсками районе лихо радочно ведутся работы по возведению полевых укреплений и устройству крупной авиабазы.

По сообщению газеты „Пополо ди Рома“ на южном фронте военных действий в Абиссинии в районе севернее Негелли идут непрерывные стычки между частями итальянских войск и абиссинскими отрядами. В районе Аллата (провинция Сидамо) итальянской разведкой обнаружены значительные скопления абиссинцев. Полагают, что там концентрируются основные силы реорганизуемой армии раса Деста.

Крупные подкрепления посланы абиссинцами в различные районы южного фронта. Из Джидажа все войска отправлены в Огаден. Армия раса Деста в провинции Сидамо также получает подкрепление. Она сейчас сосредоточена в Иргалеме—новой столице провинции Сидамо. На юг из Аддис Абебы спешно отправляются войска.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО.

Множатся ряды стахановцев

Смена дежурного по станции Судженка тов. Богомянова показывает высокие образцы в работе. Осматрщик вагонов в его смене Рашупин Михаил добился за 32 минуты осмотра 75 вагонов, при норме 43 минуты. Технический конторщик Широков списал состав из 48 вагонов за 6 минут, оформил документы и выпи-

сал маршрут на 48 вагонов за 9 минут.

Коэффициент маневровой работы сменой выполнен в 54,5 вагон час при норме 24. простой вагонов выполнен в 12,8 ч. при норме 22.

Ряды стахановцев в смене растут.

Начальник станции Свитульно. Комсорг Хаустов. Нормировщик Едаков.

Колесов саботирует должностную инструкцию

19 января машинист Тайгинского резерва Колесов вел поезд № 851 на ст. Юрга-П. Поезд был на сплошном автоторможении. Имелись все возможности к тому, что бы поезд остановиться своевременно и не допустить проезда семафора. Все же, машинист Колесов проехал семафор паровозом и двумя вагонами.

Колесов дважды имел взыскание за нарушение правил должностной инструкции. Несмотря на все предупреждения со стороны администрации Колесов в третий раз допустил проезд семафора. Чтобы скрыть свой проступок Колесов категорически отказался от подписи составленного акта.

С. С.

Будем работать по методу составителя Кожухаря

Мы, рабочие третьей смены ст. Судженка с большим вниманием проработали письмо лучшего составителя т. Кожухаря Екатеринбургской ж.д. Письмо Кожухаря является важнейшим указанием в нашей работе.

После обсуждения письма т. Кожухаря мы решили организовать на станции единую смену, составлять рабочую силу так, как расставляет ее тов. Кожухарь. Простой паровозов под шахтерами допускать не больше 30 минут, отправлять все поезда по расписанию.

Крашениников, Костяев, Блаженно, Рудько, Самулева, Саратцев, Кузьмин и другие.