

ПРИЕМ УЧАСТНИКОВ ПЕРВОМАЙСКОГО ПАРАДА РУКОВОДИТЕЛЯМИ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА В КРЕМЛЕ

2 мая в огромных залах Кремлевского дворца собралось участие первомайского парада: лейтенанты, капитаны, майоры, полковники, командиры всех званий и всех родов войск. Пришли сюда на встречу с родным Сталиным, с любимыми вождями, орденоносцами обороны, показавшие на параде, в день 1 мая, на Красной площади и над площадью, что могут делать люди, до дна овладевшие техникой.

Ровно в 15 часов вошли, встреченные бурей оваций и восторженными криками „ура“, товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Калинин, Каганович, Орджоникидзе, Микоян, Чубарь, Андреев и Димитров.

Народный комиссар обороны, первый маршал Советского Союза товарищ Ворошилов приветствует от имени ЦК ВКП(б) и правительства Союза славных бойцов, участников первомайского парада и в их лице всю рабоче-крестьянскую Красную армию.

Первое свое слово товарищ Ворошилов посвящает тому, кто ведет нас от победы к победе, к новой счастливой, лучезарной, свободной жизни, — вождю советского народа, величайшему человеку современности, любимому другу и учителю, нашему Сталину!

Громом оваций, долго не смолкавшими аплодисментами, криками „ура товарищу Сталину“, „Да здравствует товарищ Сталин“ присутствующие в Кремле бойцы и командиры выражают мысли и чувства всей Красной армии.

Затем товарищ Ворошилов под бурные восторженные аплодисменты всего зала приветствует председателя Совета Народных Комиссаров тов. Молотова, председателя ЦИК СССР тов. Калинин, наркома тяжелой промышленности, которая вооружает Красную армию отличным оружием, тов. Орджоникидзе, наркома железнодорожного транспорта, выдвинувшего транспорт в передовые ряды народного хозяйства и давшего в день 1 мая свыше 111.000 вагонов погрузки, товарища Кагановича, наркома пищевой промышленности тов. Микояна и тов. Димитрова.

Товарищ Сталин поднимает тост: „За вождя Красной армии, за одного из лучших руководителей партии и правительства, за Илью Ворошилова“.

Долго не прекращались бурные овации, в честь любимого вождя Красной армии, боевого друга, железного наркома тов. Ворошилова.

В конце этой знаменательной встречи выступил тов. Молотов.

Бурные приветственные возгласы в честь председателя Совета Народных Комиссаров СССР товарища Молотова долго не дают возможности начать ему свою речь.

Тов. Молотов предлагает тост за маршалов, командармов, комиссаров, за всех командиров и политработников, за красноармейцев, за всех бойцов рабоче-крестьянской Красной армии.

Заключительный тост т. Ворошилова — за великий советский народ и его великого вождя Сталина — поднимается тысячекратно „ура“ и возгласами восторженных приветствий в честь любимого и родного Сталина.

Во дворце выступал красноречивый ансамбль красноармейской песни и пляски Союза ССР.

Забайкальская дорога переименована в дорогу имени В. М. МОЛОТОВА

ЦИК СССР постановил: удостоить ходатайство рабочих, служащих дороги и трудящихся Восточно-Сибирского края и переименовать Забайкальскую железную дорогу в дорогу имени тов. Молотова В. М.

В связи с постановлением

Резолюция Совета при Народном Комиссаре Путей Сообщения о работе Донецкой, Октябрьской, Сталинской, имени Л. М. Кагановича, Московско-Донбасской, Южно-Уральской, Самаро-Златоустовской железных дорог

Заслушав и обсудив отчетные доклады начальников железных дорог Донецкой — тов. Левченко, Сталинской — тов. Трестера, Октябрьской — тов. Синева, имени Л. М. Кагановича — Шахгильдян, Московско-Донбасской — тов. Емшанова, Южно-Уральской — тов. Князева, Самаро-Златоустовской — тов. Ковылкина, — Совет при Народном Комиссаре Путей Сообщения отмечает, что на примере этих дорог с особенной наглядностью видны значительные достижения в работе советского железнодорожного транспорта.

Совет считает вполне удовлетворительной работу Донецкой, Сталинской, Октябрьской, имени Л. М. Кагановича железных дорог. Усатанавливая, что Самаро-Златоустовская, Южно-Уральская и Московско-Донбасская железные дороги отстают в своей работе от остальных железных дорог

сети, — Совет вместе с тем отмечает, что эти дороги в первом квартале 1936 года по всем показателям работали лучше, чем дороги, считавшиеся передовыми дорогами в первом квартале 1935 года. Это показывает, насколько железные дороги Советского Союза движутся вперед, оставив далеко позади показатели работы 1934 года даже лучших дорог сети.

Для дальнейшего подема работы железных дорог и перехода в новый, более высокий класс работы Совет при Наркомпути считает необходимым:

А) По Донецкой дороге

1 Учитывая, что 64 процента погрузки дороги составляет уголь, что около 90 процентов погрузки и выгрузки на дороге производится на путях клиентуры и что коммерческая работа дороги в этих условиях приобретает особенно большое значение, считать необходимым укрепление кадров коммерческих работников дороги, систематическое и глубокое изучение управлением дороги конъюнктуры работы угольных шахт и других предприятий Донбасса. Связь с клиентурой должна быть более крепкой и четкой в целях изыскания новых грузов, обеспечения маневренности в зависимости от изменяющейся хозяйственной обстановки, обеспечения

своевременной погрузки угля и металла не только с крупных шахт и заводов, но и с мелких предприятий.

2 Усилить борьбу с нарушениями и с нарушениями трудовой дисциплины, в особенности по проезду сигналов, обеспечив полностью безопасность движения пассажирских и товарных поездов.

3 Добиться в ближайшее время серьезного улучшения качества работы службы эксплуатации, отставшей от работы паровозной службы дороги, обеспечить выполнение задания по маршрутизации поездов, по ускорению продвижения маршрутов.

4 Улучшить состояние вагонного хозяйства, являющегося слабым местом в работе дороги, ликвидировать большое количество отцепов вагонов по горению бунков, повысить качество ремонта, полностью освоить построенные вагоноремонтные пункты.

5 Отметив инициативу, за слуги Донецкой дороги, в частности, паровозников, в деле развития стахановско-кривоносского движения по всей сети железных дорог Союза, предложить руководству дороги шире развернуть стахановско-кривоносское движение на дороге по ремонту и реконструкции пути среди вагонников, среди эксплуатационников, в паровозном хозяйстве по увеличению месячного пробега паровозов.

Б) По Сталинской дороге

1 Учитывая, что на дороге выгрузка, примерно, равна погрузке, а две трети погрузки составляют три основных груза — руда, уголь, черные металлы, причем значительная часть перевозок падает на замкнутые маршруты между Криворожем и Донбассом, обратить особое внимание работников дороги на ускорение продвижения этих маршрутов, на недопущение резких колебаний по выгрузке по дням.

2 Улучшить постановку коммерческой работы на основе дальнейшего укрепления связи управления дороги с предприятиями и клиентурой, обеспечить дальнейший рост погрузки и привлечение новых грузов. (Продолжение см. на 2-ой стр.)



СОЮЗФОТО

1-е мая в Новосибирске

На трибуне: товарищ Я. П. ГАЙЛИТ (командующий СибВО), товарищ ЭИХЕ и товарищ ГРЯДИНСКИЙ.

УТВЕРЖДАЮ. Народный Комиссар Путей Сообщения Л. М. КАГАНОВИЧ
3/v—36 г.

Резолюция Совета при Народном Комиссариате Путей Сообщения о работе Донецкой, Октябрьской, Сталинской, имени Л. М. Кагановича, Московско-Донбасской, Южно-Уральской, Самаро-Златоустовской железных дорог

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО СМ. НА 1-ой СТРАНИЦЕ

3 Поднять паровозное хозяйство до достигнутого высокого уровня работы дороги в целом; добиться в ближайшее время значительного увеличения суточного и месячного пробега паровозов, высококачественного ремонта, устойчивой твердой работы паровозов по графику. Особое внимание обратить на полное освоение техники паровозов „ФД“.

4 Предложить руководству дороги образцово организовать капитальные работы по реконструкции и оздоровлению пути, на которые дороге в 1936 году отпускается 46 миллионов рублей.

5 Отмечая, что в стахановскую декаду Сталинская дорога заняла первое место по сети, предложить руководству дороги обратить особое внимание в стахановско-кривоносском движении на месячный пробег паровозов, лучший их ремонт, образцовое текущее содержание пути, а также на полную ликвидацию крушений, аварийных случаев.

6 Образцово поставить культурную работу (развертывание художественной самодеятельности, физкультурной, работы библиотек, радиофикация станций и путевых будок, приведение в культурный порядок жилищ, общежитий), показав тем самым на Сталинской дороге образцы сталинской заботы о людях.

В) По Октябрьской дороге

1 Преобладание на дороге выгрузки над погрузкой требует четкой постановки коммерческой работы и бесперебойной организации выгрузочных работ, чтобы отправлять без задержки порожняк для питания Донецкой дороги.

2 Устанавливая, что Октябрьская дорога добилась известных успехов в организации преследования товарных поездов точно по графику (80—90 процентов поездов), предложить руководству дороги добиться в кратчайший срок полной ликвидации срывов отправления товарных поездов по расписанию.

3 Ликвидировать все еще имеющиеся на дороге недопустимые факты порчи паровозов в пути, неисправности в вагонном парке, приводящие к крушениям и задержкам в движении поездов.

4 Усилить внимание сокращению большого количества отцепов по горючей буксе, улучшив поставку смазочного хозяйства,

влияющего наиболее отрицательно на дороге.

5 Отмечая, что Октябрьской дороге первой принадлежит инициатива развития стахановско-кривоносского движения среди работников пассажирского движения (проводники, пассажирские машинисты, вагонники) и что в деле улучшения пассажирского движения уже имеются известные успехи, предложить руководству дороги завершить начатую работу и показать образцы выполнения приказа наркома о пассажирском движении.

Г) По дороге имени Л. М. Кагановича

1 Устанавливая, что вследствие сплошной отпущенности дороги, большого количества туниковых ветвей, запущенности линий, недавно принятых дорог от промышленности, преобладания погрузки над выгрузкой на дороге особое значение имеет четкость и гибкость эксплоатационного командования, предложить руководству дороги обратить особое внимание на организацию четкого внутреннего оборота вагонов, точное преследование товарных поездов по расписанию, бесперебойное продвижение, своевременную выгрузку вагонов.

Д) По Самаро-Златоустовской дороге

1 Устанавливая, что дорога является по преимуществу транзитной и, несмотря на большое увеличение за последний год своей погрузки (рост в первом квартале 1936 года по сравнению с первым кварталом 1935 года на 74 процента), еще плохо справляется с продвижением грузов, а участковая скорость по дороге одна из худших по сети, обязать руководство дороги обеспечить бесперебойный прием поездов, их быстрое продвижение точно по графику.

2 Ликвидировать недопустимое отставание и плохую работу паровозного хозяйства дороги, особенно в решающих депо (Уфа, Абдулино и Куйбышев), значительно улучшить качество ремонта паровозов, содержание их, шире развернуть стахановско-кривоносское движение среди работников депо.

3 Улучшить работу решающих распорядительных станций дороги, особенно станций Батраки и Дема.

4 Одним из основных условий подема работы дороги считать изменение

практики годового администрирования, командования, когда огульные репрессии (за 1935 год из 33.000 работников дороги получили взыскания 12.000) подменяют большевистскую организаторскую работу. Руководству дороги поставить своей важнейшей задачей сплочение командного состава и актива дороги, создание ему условий уверенности, твердости в работе, ликвидировать большую текучесть кадров на дороге.

Е) По Южно-Уральской дороге

1 Устанавливая, что, несмотря на хорошую техническую вооруженность, дорога не выполняет государственного плана погрузки и заданий НКПС по использованию подвижного состава, движению поездов, а руководство дороги проявляет крайнюю недисциплинированность в выполнении приказов НКПС в передаче порожняка на соседние дороги, предложить руководству дороги перестроить свою работу, ликвидировать замазывание своих недостатков ссылкой на объективные причины, усилить борьбу с проявлением откровенного саботажа, дисциплины, за создание (скапачивание) беспособного аппарата управления дороги.

2 Развернуть настойчивую борьбу с крушениями, по которым дорога на одном из худших мест на сети.

3 Добиться значительного улучшения работы паровозного хозяйства в таких отстающих депо, как Курган, Златоуст, Челябинск, обеспечить добротный ремонт паровозов и хорошее содержание паровозного парка.

4 Значительно улучшить текущее содержание пути и тем самым сократить лопание рельсов (по лопнувшим рельсам дорога на худшем по сети), в особенности по Айдырлинской станции пути.

5 Отмечая отсутствие большевистского руководства развертыванием стахановского движения по дороге, наличие самотека и грубейших извращений (подлаживание к отсталым настроениям, механическое зачисление в стахановцы людей, невыполняющих

заданных норм), а также случаев травли и преследования стахановцев, предложить руководству дороги в кратчайший срок ликвидировать эти извращения и добиться действительно подема стахановско-кривоносского движения по дороге, обеспечив помощь передовым стахановцам и их работе.

6 Отмечая, что дорога заняла первое место среди всех железных дорог Советского Союза по темпам роста погрузки (за последние 15 месяцев погрузка увеличилась почти в два с половиной раза—с 1.671 вагона в январе 1935 года до 4.106 вагонов в марте 1936 года), но, несмотря на это, дорога еще полностью не удовлетворяет растущие заявки на перевозку грузов быстро индустриализирующегося Урала, предложить руководству дороги всемерно форсировать перевозки руды, химикатов и особенно леса с таким расчетом, чтобы в течение второго квартала полностью ликвидировать наличие невывезенных остатков лесных грузов.

7 Предложить руководству дороги поставить в качестве своей главной задачи борьбу с крушениями, повышение качества ремонта вагонов, наблюдение за исправностью пути, точное выполнение правил технической эксплоатации со стороны работников дороги, связанных с движением поездов.

8 Наиболее эффективно использовать отпущенные дороге в этом году средства на путевые работы (35,9 миллиона) и улучшить качество текущего содержания пути—поставка противоголовок, разгонка зазоров, смена негодных шпал, в первую очередь на стыках и т. п.

Ж) По Московско-Донбасской дороге

1 Устанавливая, что, несмотря на хорошую техническую вооруженность, наличие большого количества грузов (из которых такие массовые грузы, как уголь и руда, составляют почти половину погрузки дороги) и возможности резкого увеличения перевозок, дорога слабо загружена из-за широкого распространения по дороге настроений, будто подему работы дороги мешает ее недоустроенность, предложить руководству до

роги решительно перестроить свою работу, ускорить освоение технической мощности дороги, обеспечить большее использование пропускных способностей, повести борьбу с проявлениями гнилого либерализма, предельства ряда работников дороги.

2 Отмечая, что решающие депо дороги—Узловая, Елец, Валуйки, дающие 60 проц. выдачи паровозов под поезд, находятся, несмотря на мощную техническую вооруженность, в запущенном, безобразном состоянии, предложить руководству дороги повысить качество ремонта паровозов, резко сократить время простоя под промывкой, разукрупнить комплексные бригады, ликвидировать обезличку в ремонте.

3 Усилить борьбу с крушениями на дороге, растущими в 1936 году из месяца в месяц, обратив особое внимание на наиболее неблагоприятные по аварийности депо и станцию Елец, депо Валуйки, станцию Узловая.

4 Ликвидировать практику огульных массовых репрессий (как, например, в депо Елец за 1935 год на 215 машинистов наложено 600 взысканий) и обеспечить закрепление кадров на работе.

* * *

Совет при Народном Комиссариате Путей Сообщения выражает уверенность, что работники железных дорог Советского Союза, выполнив в первом квартале 1936 года первую часть задачи, поставленной товарищем Сталиным — грузить не менее 80.000 вагонов в сутки, в оставшиеся месяцы 1936 года будут еще с большей настойчивостью и преданностью бороться за дальнейший подъем работы железных дорог, за переход на новый, более высокий класс работы, за четкую слаженность работы всех частей железнодорожного механизма, за повышение точности и дисциплины среди всех работников дороги, за полную безопасность движения поездов, за полное осуществление исторических указаний великого любимого вождя партии и страны, вдохновителя побед железнодорожников товарища Сталина.

Построим в Тайге детскую железную дорогу!

ИНИЦИАТИВА, КОТОРУЮ НАДО ПОДДЕРЖАТЬ!

Коллектив Тайгинской школы ФЗУ по инициативе комсомольской организации выдвинул перед общественностью задачу — построить в Тайге детскую железную дорогу.

Строительство детской железной дороги — это заветная мечта не только коллектива школы, но и всех детей железнодорожников Тайгинского узла. Все условия построения ее в Тайге налицо. Подвижной состав уже есть. Изготовленная силами учащихся школы ФЗУ действующая модель паровоза „Су“, в одну пятую натуральной величины, может возить две пассажирских платформы с 30 пассажирами. Это для начала достаточно.

Сейчас необходимо приступить к изысканию рельсов „Деквиля“ и старых шпал. Все это, при поддержке таких организаций, как дистанция пути, депо и др. достать можно. Потребуется помимо этого материальная и техническая помощь, а также и руководство самим строительством.

Общее протяжение дороги намечается довести до 1 км. (от школы ФЗУ до депо) с тремя станциями — школа ФЗУ, школа № 1, клуб.

Для детей тайгинских железнодорожников эта дорога будет представлять громадную ценность. Она будет служить незаменимым наглядным учебным пособием. Она даст еще

большой толчок к развитию технической мысли и творческой инициативы детей, воспитает юных энтузиастов железнодорожного транспорта — в этом ее назначение.

Публикуемые нами сегодня письма школьников говорят о том, насколько велико их желание принять участие в строительстве и работе этой дороги. Дело чести всей тайгинской общности поддержать хорошую инициативу, помочь детям построить свою железную дорогу.

Завоюю право на участие в строительстве дороги

Я, ученик 7 класса Тайгинской школы № 3, приветствую организацию детской ж. д. на ст. Тайга. Во время строительства этой дороги мы, учащиеся, закрепим свои знания, полученные в школе и обогатим себя опытом строительства.

Я буду еще лучше учиться, чтобы получить право стать участником постройки этой дороги.

Ученик 7 класса Логин Н.

Считаем за счастье быть строителями детской дороги

Мы, учащиеся Тайгинской школы № 3, заслушав на общем собрании 8 мая с. г. сообщение о постройке на ст. Тайга детской железной дороги, приветствуем это мероприятие.

Каждый из нас считает за счастье быть строителем этой дороги. тем более для нас будет радостно после построения дороги принять участие в ее эксплуатации — быть юным кондуктором, стрелочником, машинистом этой дороги.

Мы развернем в школе среди себя социальное соревнование на право участия в построении детской дороги на ст. Тайга.

Это право получают только отличники учебы, организаторы сознательной дисциплины в школе, кто борется за культурное состояние школьного помещения.

На детской железной дороге не будет места дезорганизаторам и плохим ученикам.

По поручению общего собрания председатель учкома Лапшина.



1-е мая в Новосибирске
Дети на празднике

На партийно-комсомольские темы

Готовимся к обмену партдокументов

Во время проведения чтения газет в депо Тайга, я стараюсь в беседах со слушателями вопросы отдельных коммунистов о подготовке и обмену партдокументов разъясняет с вопросами программы и уставов нашей партии и знанием решений пленарного Пленума ЦК ВКП(б).

Надо сказать, что слушатели т. т. Лозин, Рандин Н.,

Башарин, Кунис и Макрушин, являясь кандидатами партии, очень слабо готовились по этим вопросам и обмену партдокументов, а сейчас я уверен, что они через активное участие в беседах во время чтения газет получат большую помощь и хорошо подготовят себя к обмену партдокументов.

Читчик газет Атафонов.

ИЗУЧАЕМ ПРОИЗВЕДЕНИЯ ЛЕНИНА

В деле лучшей подготовки коммунистов ст. Анжерская к обмену партийных документов большую роль сыграло партийное собрание, посвященное изучению программы и устава ВКП(б).

До проведения партсобрания с членами и кандидатами была проведена большая подготовительная работа. Каждому была выдана программа и устав ВКП(б) и кроме того дано задание проработать книги Ленина „Что делать“, „Шаг вперед два шага назад“, выступление Ленина о программе и уставе партии на II съезде партии, статьи в журнале „Партийное строительство“ № № 3, 6, 7 за 1936 год; бюллетень „В помощь

партучебе“ № № 6, 9 тоже за 1936 год.

Благодаря этой подготовительной работе, собрание прошло с большой активностью, на высоком идейно-политическом уровне. Все, кто присутствовал на собрании, выступили в прениях.

Было ряд интересных выступлений. На этом собрании коммунисты разобрали и уяснили ряд непонятных ранее для них вопросов из программы и устава партии.

Парторганизация решила провести второе такое же собрание, чтобы еще лучше подготовить коммунистов к обмену партдокументов.

Подберезкин.

Прорабатывают доклад Косарева

6 мая на ст. Анжерская на общем комсомольском собрании прорабатывался доклад тов. Косарева на X съезде ВЛКСМ. К собранию комсомольцы готовились с перых чисел мая. Комсорг станции тов. Гедд Григорий давал задания 17 комсомольцам подготовить в виде коротких сообщений отдельные разделы доклада т. Косарева. Собрание проходило с большой активностью комсомольцев.

Из общего числа присутствующих 38 человек выступило по докладу 25 человек.

Сысильев

Комсорги Рылов и Пасюков растеряли комсомольцев

Помполит Тайгинской школы ФЗУ Рылов к комсомольскому учету относится в высшей степени небрежно. На многих комсомольцев у него хранятся личные дела, а где сами комсомольцы, куда уехали, он не знает. Ходит сейчас Рылов от одного комсорга к другому и спрашивает: „Нет ли у тебя моих комсомольцев?“

Не лучше обстоит дело и у секретаря комитета строителей Пасюкова. Всего комсомольцев у него пять, а личных дел пятнадцать.

Шин.

Мы за строительство дороги

Сотни и тысячи ребят Советского Союза строят детские железные дороги. В различных городах нашей страны организованы кружки юных железнодорожников, где подготавливаются диспетчера, начальники станций, смазчики, водители поездов.

С какой радостью мы, ученики образцовой школы, выслушали доклад помполита Тайгинской школы ФЗУ тов. Рылова о строительстве детской железной дороги в Тайге. Мы приветствуем строительство детской ж. д. и примем горячее участие в ее строительстве.

Среди нас, учащихся, есть много изобретателей, которые примут активное участие в строительстве детской ж. д. Многие из нас по окончании школы пойдут работать на транспорт, поэтому для нас полезно с детства знакомить-

ся с железнодорожной техникой. Хорошо было бы маршрут детской ж. д. проложить до ближайшего водного пункта реки ЯА.

По поручению учащихся образцовой школы № 1 Разбойникова, Таунина, Кугри, Грабусова, Коробченко, Денисов, Орлов.

Буду помощником начальника станции

С восторгом встретила я известие о том, что у нас в Тайге будет строиться детская железная дорога. С удовольствием приму участие в ее постройке, а для этого буду учиться на отлично. Я хочу быть на нашей дороге помощником начальника станции.

Ученица 6 класса „б“ Москалева.

Отличной учебой добыю назначения меня работать машинистом

Детская железная дорога для нас, учащихся, будет не только развлечением, но и учебным пособием. Строить ее надо по последнему слову техники и как можно скорее.

Своей отличной учебой я добыю того, что бы меня назначили работать на этой дороге машинистом.

Ученик школы ФЗУ Голынский Г.

ПРИМУ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Предложение о строительстве детской железной дороги поддерживаю. Беру на себя обязательство по производственному и теоретическому обучению иметь успе-

ваемость на хорошо и отлично. Приму активное участие в постройке детской железной дороги.

Ученик школы ФЗУ Нузнецов.

Сила большевистской печати в ее связи с массами (СЛЕТ РАБКОРОВ-СТАХАНОВЦЕВ).

Активно и деловито прошёл 5 мая 4-й слет рабкоров Тайгинского отделения. Да иначе и не могло быть. Из 46 делегатов слета 31 человек были стахановцы, лучшие люди производства, активисты-общественники.

Председательствующему на слете не пришлось уговаривать делегатов принять участие в прениях по отчетному докладу редактора газеты „За большевистский транспорт“. Желающих выступить с критикой работы отделенческой газеты, рассказать о недостатках и достижениях отдельных стенок газет нашлось много.

Первым взял слово строгальщик—стахановец депо Тайга тов. Григорьевич.

— Руководство нивовой печатью со стороны партийной и профсоюзной организации, говорит он, у нас в депо не стоит на должной высоте. Далеко не все еще редколлегия стенок газет укреплены лучшими людьми производства—стахановцами-кривосовцами. Результатом этого явилось то, что некоторые стенгазеты на сегодня не отвечают тем требованиям, которые стоят перед ними. Газета „Регулятор“ (редактор Комарин), должна выходить один раз в пятидневку, а выходит всего один раз в месяц. Не лучше работает и редколлегия газеты „Темпы учета“ и „Ток включен“ (редактор Влохин). Эти газеты не борются за действенность своих заметок. Из деповских газет наилучшие газеты „Наши темпы“ (редактор Баянов) и „Промывка“ (редактор Сафронов Е.).

Останавливаясь на работе отделенческой газеты „За большевистский транспорт“, тов. Григорьевич говорит: — Большим недостатком нашей газеты я считаю то, что она мало помещает острого боевого материала. Нет хороших фельетонов, очерков. Мало помещает рабочих писем.

Пропагандист ст. Тайга Сафронов, говоря о работе стенок газет станции, отмечает, что качество их на сегодня еще низкое. Причиной кроется в том, — говорит он, — что мы мало работаем с редакторами и отдельными рабкорами. Плохо у нас обстоит дело с действенностью заметок. Председатель местного отделения Милевский упорно не отвечает на заметки. Большим недостатком отделенческой газеты считаю большое количество перепечаток. Газету надо делать более красочной, давать больше клише и добиваться выпуска ее на белой бумаге.

Большого внимания заслуживает выступление машиниста компрессорщика тов. Баянова.

— Нам, редакторам стенок газет, работать сейчас трудно потому, что с нами никто не занимается. В прошлом году газетой „ЗБТ“ были организованы курсы редакторов стенок газет и тот, кто их посещал, получил много ценных указаний в работе с газетой. Не обходимо организовать курсы и в этом году. Я купил себе книгу Вяземского — „Техническое оформление газеты“, но она для меня не полезна, во многом в ней я не могу разобраться.

Дежурный по станции Судженка Богомянов в своем выступлении остановился на качестве корреспонденций.

— Негладности в изложении рабочих писем в немалой степени объясняются тем, что мы, рабкоров, мало читаем художественной литературы. Читать хорошие книги у нас в Судженке хотят многие, но у нас их нет. Мы просим политотдел прислать нам небольшую библиотечку.

Богатым опытом работы путевой газеты станции Томск II „Путеец“ поделился тов. Мошнорезов.

— Наша газета начала выходить с 10 февраля 1935 года регулярно один раз в пятидневку. Большую роль газета сыграла при проведении стахановской декады. Количество стахановцев резко возросло и в этом немалая заслуга газеты. По всем заметкам мы добиваемся действенности. Газету свою мы рассылает на линию. Нам помогает редакция газеты „Красное знамя“. Мы добиваемся, чтобы помещаемые заметки были правдивыми и отвечали требованиям сегодняшнего дня. Газетой были организованы читки книг: „Как

закалялась сталь“ Островского, „Пусима“ Новикова-Прибоя и др. Мы ставим перед собой задачу в дальнейшем еще выше поднять роль нивовой печати.

Справедливо критиковал газету „ЗБТ“ представитель строительного участка тов. Шапкин.

— Газета „За большевистский транспорт“ ничего не пишет о работе строителей. А быть в стороне от этого важного участка работы отделенческой газете не к лицу. Редакция должна взять шефство над строй участком и помочь нам в деле быстрейшего выполнения программы. Мы в этом году осваиваем строительство на очень большую сумму и должны провести его со значительным снижением себестоимости. В прошлом году у нас был большой перерасход.

Главный кондуктор тов. Комарин остро поставил вопрос о работе отделенческой газеты с рабочим письмом.

— „ЗБТ“ мало помещает рабочих корреспонденций. Даже важные заметки не все помещаются. Был случай, когда моя заметка о нерасширенности ревизора Толстика пролежала в редакции больше двух месяцев и была помещена лишь тогда, когда Толстик привел себя в порядок.

По окончании прений слетом приняты ряд конкретных предложений по улучшению качества работы отделенческой и стенок газет.

В состав рабочей редколлегии газеты „За большевистский транспорт“ слетом избраны пять лучших рабкоров-стахановцев т.т. Круже, Григорьевич, Почивалов, Толстик и Сафронов.

А. Панфилов.

Трагедия Абиссинии

Скучные сообщения из Абиссинии дают все же некое представление о величайшей трагедии, которую переживает в эти дни маленький абиссинский народ, в течение семи месяцев мужественно отстаивавший свою независимость, но сломленный, в конце концов, неизмеримо превосходящими силами итальянского империализма.

5 мая пополудни в столицу Абиссинии — Аддис-Абебу вступила большая колонна итальянских войск... Город разграблен, а центр его сожжен. Император Абиссинии, негус Хайле Селасие с семьей находится на борту английского крейсера „Энтерпрайз“, отплывшего в 2 часа дня 4 мая из Джигуи. Оставшаяся верной негусу группа военачальников, рас Насибу, генерал Вехиб, паша Мажонне и большинство вождей Огаде на также бежали из Абиссинии и прибыли в Джигуи. Абиссиния, как независимое государство прекратила свое существование...

Трагическая развязка героической борьбы Абиссинии против империалистического завоевателя была ускорена рядом причин. Крупная ошибка, совершенная абиссинским командованием, отказавшимся от разумной тактики партизанской войны и принявшим генеральное сражение с итальянской армией, привела к поражению абиссинских вооруженных сил. Воины Абиссинии проявили большое мужество и доблесть защищая свою страну. Но итальянская мощная бомбардировочная авиация, танки и отравляющие газы решили исход этой неравной борьбы.

В результате военного поражения, поскольку можно судить по сообщениям английских газет, начался процесс распада абиссинского государства, отложение феодальных князьков, вождей отдельных племен от центрального правительства. Об этом говорят сообщения о восстании против негуса в районе Харара, на западе и на севере Абиссинии. Нужно отметить, что итальянский фашизм с первого дня войны делал ставку на откол от негуса отдельных абиссинских феодальных, путем подкупов и т.д.

Бессилие, проявленное Лигой наций вследствие англо-французских противоречий, недостаточные решительные меры, принятые против агрессора, также сыграли огромную роль в исходе итало-абиссинской войны.

Перед итальянским империализмом, несмотря на военную победу, впереди еще огромные трудности. Не говоря уже о том, что далеко не исключено сопротивление со стороны отдельных абиссинских племен, предстоит сложный процесс „освоения“ новой колонии. Опыт Манчжурии показывает, во что это обходится завоевателю! Нельзя не учитывать также катастрофического положения итальянских финансов и экономики в результате военных расходов и применения санкций. Наконец, трудно полагать, чтобы Англия полностью примирилась с господством Италии на северо-востоке Африки, в непосредственном соседстве с важнейшими британскими колониями... „С.С.“

Дезорганизаторы работы кондукторского резерва

В Тайгинском кондукторском резерве трудовая дисциплина находится на низком уровне. Несвоевременный выход по вызову, откаты от поездов, неадекватные в систему.

Вот факты. 1 мая не явился по вызову главный кондуктор Иданов, старший кондуктор Плотников и Желтышев. 2-го мая не явился главный кондуктор — Пьянов, старший кондуктор Нинитин. 3-го мая старший кондуктор Голишев и Мартынов, 4-го мая главные кондуктора Омоничников, Иванов, Романов, 5-го мая главный кондуктор Лузин, старший кондуктор Патулов, Саламатов Карп и Ветинков.

Эти люди дезорганизуют работу кондукторского резерва, к ним должны быть приняты решительные меры.

Комарин.

Задерживают порожняк

Главные кондуктора Тайгинского резерва Иванов и Злодеев 8-го мая из Мариинска в Анжерскую привели грязный порожняк в количестве 62 вагонов. Во всех вагонах было много балласта и щебня, на очистку вагонов пришлось снимать грузчиков то-

варного двора и стрелочников. Пока очищали вагоны, сдача порожняка на копи до 12 часов была сорвана. Готовность порожняка по техническому осмотру была дана на этот состав в 11 часов, а отправить его смогли только в 12 часов 30 минут.

Смышляев.

Включились в соревнование

Ежедневная стенная газета ст. Анжерская „Семафор“ включилась в социалистическое соревнование Тайгинского отделения с Топкинским.

Каждая сменная редколлегия этой газеты, поставила перед собой

задачу резко улучшить качество газет, выпускать их строго по графику, добиться действенности по всем поступающим в редакцию заметкам.

Подберезин.

Семь месяцев не выдают профбилета

Еще в сентябре 1935 года меня на сменном профсоюзном собрании провели в члены союза. Вскоре же я спросил у профорга цеха Лобанова — где я могу получить профбилет? Он ответил — у председателя местного комитета т. Назарова.

Вот прошло уже семь месяцев как я хожу от Лобанова к Назарову и до сих пор не могу получить профбилета.

Спрашивается, до каких пор будут издаваться надомной профсоюзные бюрократы?

Молотобоец промышленного цеха депо Тайга Сайдадь

Врид. редактора
А. ИВАНЧЕНКО.