

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

Газета политотдела
Тайгинского отдела
ния эксплуатации
Томской ж. д.

В СТАХАНОВСКУЮ ДЕКАДУ ПЕРЕВЫПОЛНИТЬ ПЛАН ПОГРУЗКИ, ОБЕСПЕЧИТЬ ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РАБОТЫ

Быстрее водить угольные маршруты

Завтра начнется стахановская декада по разгрузке Кузбасса от угля и металла. Руководство дороги поставило боевую задачу перед командирами, политработниками, стахановцами и всеми рабочими Томской — провести стахановскую декаду таким образом, чтобы на дороге не было ни одной станции не перевыполнившей майского плана погрузки. В стахановскую декаду на дороге должна грузиться ежедневно не менее 5000 вагонов, с тем, чтобы не только выполнить майский план, но ликвидировать задолженность по апрельскому.

Тайгинское отделение в прошлом месяце не догрузило свыше 136 тысяч тонн угля. План погрузки угля за 16 дней мая выполнен на 43,7 процентов. В мае нужно погрузить 30262 вагона, в том числе 407 тысяч тонн угля.

В стахановскую декаду темпы погрузки должны быть значительно повышены. Среднесуточная погрузка на отделении должна составлять не менее 1025 вагонов, из них 800 вагонов угля.

Повышение погрузки одновременно должно быть связано с разрешением и другой важнейшей задачи — улучшения качества работы на отделении — полной ликвидации крушений и аварий, неуклонного соблюде-

ния наркомовского графика движения поездов.

Первые дни работы по новому расписанию показывают, что большевистской борьбы за график — железный закон работы транспорта, на отделении еще нет. Это подтверждают печатаемые в сегодняшнем номере корреспонденции.

По ст. Тайга за первые сутки работы по новому графику из 46 отпущенных станцией поездов ушло по графику 41, из 40 проследовавших поездов — по графику было только 8.

По станции Анжерская из 7 отпущенных поездов ушло по графику только 3.

На отделении из отпущенных 104 поездов ушло по графику 84. Из проследовавших 94 поездов, по графику было только 14. Не нужно доказывать, что проследование поездов по графику на отделении происходит крайне безобразно. Внимание всех работников отделения должно быть направлено на усиление борьбы за график.

Лучшим ответом на обращение орденосцев и проект договора отраслевого социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта должны быть — безаварийная работа, перевыполнение майского плана погрузки, неуклонное соблюдение графика движения.

Повысить пробег паровоза

Обсудив обращение орденосцев и проект договора о социальном соревновании между службами железнодорожного транспорта, а также комплексной бригады цеха промывки, беру на себя обязательство повысить производительность труда до

350 проц. и добиться высокого качества ремонта паровоза с тем, чтобы обеспечить среднесуточный пробег паровоза на 350 километров.

Токарь — стахановец Дыровский.

Будем ремонтировать паровозы без брака и повторок

Рабочие цеха подъемного депо Тайга, после обсуждения обращения орденосцев железнодорожников и проекта договора на социалистическое соревнование, заключили между бригадами договоры на повышение производительности труда и качества ремонта паровозов.

Промывальщик цеха подвешивки т. Вдовенко взял обязательство работать без брака и повторок, производительность труда довести до 200 процентов. Вдовенко вызвал на соревнование промывальщиков т. т. Миронова и Трубникова.

Ускорю осмотр и обработку поездов

В ответ на обращение орденосцев, я обязуюсь осмотр и обработку поездов местного формирования производить в течение 40 минут и проходящих поездов за 15 минут, при норме 45 минут.

Буду принимать активное участие в ежедневном выпуске стенной газеты.

Смазчик Тайгинского вагон. участка, стахановец Баянов

Мои обязательства

Проработав обращение орденосцев железнодорожников и проект договора на социальное соревнование, я даю обязательство принять активное участие в выпуске ежедневной цеховой стенной газеты. Поведу решительную борьбу со всеми не нормальностями, которые

будут тормозить ход проведения стахановской декады.

Производительность моего труда на отрогальном станке будет не ниже 200 проц.

Строгальщик депо Тайга Григорьевич.

Снабжать паровоз углем за три минуты

16 мая рабочие угольного склада депо Тайга, после проработки обращения орденосцев — железнодорожников и проекта договора на социальное соревнование, на общем собрании взяли ряд конкретных обязательств.

Рабочий-угольщик 1-й бригады Лисин обязался довести производительность труда по выгрузке угля до 300 процентов.

Грузчики-угольного склада т. т. Лутовкин и Владимир обязались выгружать вагон угля за два часа.

Бригадир т. Шахматов от имени своей бригады угольщиков взял обязательство снабжать паровоз углем за три минуты.

Дадим высокое качество работы

Котельщики депо Тайга т. т. Тимошенко и Пинулин, обсудив обращение орденосцев железнодорожников и проект договора, заключили между собой договоры на соревнование по следующим пунктам: добиться производительности труда в 200 процентов, работать без брака.

Котельщики т. т. Колот и Петров обязались довести производительность труда до 200 процентов и давать высокое качество котельной работы.

Котельщики т. т. Матушевский, Степанов, Лашенко и Меркулов дали обязательство систематически повышать свои технические знания и оказывать повседневную практическую помощь отстающим.

О разделении Юго-Западной, Западной, Московско-Белорусско-Балтийской, Северной, Московско-Курской, Московско-Казанской, Средне-Азиатской и Юго-Восточной железных дорог

Народный комиссар путей сообщения Л. М. Каганович на основании постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 13 мая 1936 года издал приказ о разделении 8 дорог.

Московско-Казанская дорога делится на Московско-Рязанскую, ныне переименованную в Ленинскую дорогу, с местонахождением управления дороги в Москве, и Казанскую — с местонахождением управления дороги в г. Казани.

Юго-Западная дорога делится на Юго-Западную с местонахождением управления дороги в г. Киеве и Одесскую с местонахождением управления дороги в г. Одессе.

Западная дорога делится на Белорусскую с местонахождением управления до-

роги в г. Гомеле и Московско-Киевскую с местонахождением управления дороги в г. Калуге.

Московско-Белорусско-Балтийская дорога делится на Западную с местонахождением управления дороги в г. Смоленске и Калининскую с местонахождением управления дороги в г. Ржеве.

Северная дорога делится на Северную с местонахождением управления дороги в г. Вологде и Ярославскую с местонахождением управления дороги в г. Ярославле.

Московско-Курская дорога делится на Горьковскую с местонахождением управления дороги в г. Горьком и Московско-Курскую с местонахождением управ-

ления дороги в Москве.

Средне-Азиатская дорога делится на Ташкентскую с местонахождением управления дороги в г. Ташкенте и Ашхабадскую с местонахождением управления дороги в г. Ашхабаде.

Юго-Восточная дорога делится на Юго-Восточную с местонахождением управления дороги в г. Воронеже и Сталинградскую с местонахождением управления дороги в г. Сталинграде.

МОСКВА, 14 мая.

ЦИК СССР постановил удовлетворить ходатайство коллектива рабочих, командиров, инженеров и техников Московско-Рязанской железной дороги о переименовании ее в Ленинскую железную дорогу.

Проект договора одобряем

В депо Тайга с большой активностью идет проработка обращения орденосцев транспорта ко всем железнодорожникам. 16 мая в красном уголке паровозников было проведено общее собрание паровозных бригад по проработке обращения орденосцев и обсуждению проекта договора на соцсоревнование.

Выступая на собрании, машинист пассажирского паровоза т. Дудченко взял обязательство довести межпромысловый пробег своего паровоза до 15000 километров, работать без аварий и в сутки дать 500 км. пробега.

Машинист пассажирских поездов т. Сологуб взял обязательство довести межпромысловый пробег своего паровоза до 10000 километров, иметь пробег паровоза месяц до 15000 километров, время на экипировку сократить до 30 минут. Т. Сологуб вызвал на соревнование машинистов пассажирского парка тт. Ниселева, Зайцева и Архипова.

Машинист товарного па-

ровоза т. Пастушенко на собрании заявил: „В ответ на призыв лучших людей нашей страны, орденосцев железнодорожников, я беру обязательство снизить время на экипировку до 40 минут, заданную техническую скорость перевыполнить. Добьюсь межпромыслового пробега паровоза в 6.000 километров и средне-месячного в 10000 километров.

Машинист т. Пирогов, взяв обязательство дать средне-суточный пробег на своем паровозе 400 километров, работать без аварий и снизить время на экипировку до 30 минут, вызвал на соревнование машиниста т. Заболотного, который тут же приняв вызов, взял обязательство дать средне-суточный пробег в 500 километров, межпромысловый пробег 7000 километров.

Машинист т. Львов взял обязательство перевыполнить техническую скорость и за месяц дать 10000 километров пробега, межпромысловый пробег довести

до 10000 километров и вызвал на соревнование машиниста т. Польских.

На собрании паровозников выступил лучший организатор социалистического соревнования, машинист-кривоносцев, член ВКП(б) т. Заритовский. Я сейчас на своем паровозе № 739-77 уже дал межпромысловый пробег в 8900 километров, Добьюсь пробега в 10.000 и больше километров.

К первому июля мы на своем паровозе дадим 350 километров средне-суточного пробега. Я и мой спарщик, машинист т. Ночуров, уверены, что свое обязательство выполним с честью.

Машинист т. Гулевский внес предложение, чтобы всем Тайгинским паровозникам взять обязательство дать техническую скорость на плече Тайга — Болотная 35 километров в час и на плече Тайга — Мариинск 40 километров в час. Это предложение общее собрание паровозников одобрило и приняло.

Пленин, Климович.

Ускорим обработку поездов

Смазчики Тайгинского резерва проработали обращение орденосцев и обсудили договор социалистического соревнования. Выступающие на собрании смазчики, одобряя проект договора, указывали на то, что он составлен лучшими людьми железнодорожного транспорта нашей страны, от которых каждый рабочий, инженер и техник воспринимает лучшие методы работы.

Смазчик т. Белявцев на

собрании взял обязательство проходящие составы поездов обрабатывать за 20 минут, при норме 45 минут. Белявцев вызвал на соревнование смазчика Байцера.

Комсомолец смазчик т. Мавлюнов дал обязательство обрабатывать поезда местного формирования за 30 минут и проходящие за 14 минут, при норме 45 минут и вызвал на соревнование т. Нушпаева.

Отправлять поезда строго по графику

Проект социалистического договора между службами и обращение орденосцев ко всем рабочим, руководителям, политработникам и профработникам железнодорожного транспорта, встречено работниками ст. Тайга с большим подъемом.

Стахановцы станции на обращение и проект договора решили ответить лучшей подготовкой к стахановской декаде, усилением борьбы за новый график движения поездов.

Составитель стахановец т. Лапин Терентий Степанович, формирующий поезда за 30 минут, взял обязательство формировать за 25 минут. В стахановскую декаду своего спешника т. Незвест, Лапин обязался обучить работать по стахановски. Сдать гостехэкзамен к 20 июня на оценку отлично.

Стахановец, дежурный по путям т. Сиурыгин Василий Евдокимович обязался обеспечивать полностью погрузку, произво-

дить своевременную подачу вагонов под выгрузку и сортировку, поезда отправлять только по графику. К пятому июня своей район сделать стахановским, принять активное участие в стахановской декаде.

Инспектор по стрелкам т. Москалев дал обязательство пятый, третий и десятый посты и контрольную будку к концу декады сделать стахановскими.

Круз.

Принимать поезда будем за 15—20 минут

Кондуктора Тайгинского резерва с большим вниманием обсудили обращение орденосцев транспорта и одобрили проект договора работников служб железнодорожного транспорта.

Развертывается соревнование между отдельными кондукторскими бригадами.

Бригада главного кондуктора т. Соколова обязалась сопровождать все поезда строго по графику, технический минимум сдать с оценкой не ниже чем на хорошо, прием поездов производить за 20 минут. По этим пунктам вызвала на соревнование бригаду главного кондуктора Добровольского. Вызов бригадой Добровольского принят.

* * *

Руководитель стахановской школы Тайгинского кондукторского резерва т. Комягин заключил соцдоговор с главными кондукторами, слушателями данной школы т. т. Толстин, Носовым, Горловым, Овчаровым, Черновым, Черепановым и Крахмалевым.

По этому соцдоговору т. Комягин берет обязательство повысить, за счет улучшения преподавания, успеваемость слушателей школы. Главные кондуктора со своей стороны обязались принимать поезда за 15-20 минут, сократить на 50 процентов время на маневровую работу.

К.а.

Майский план выполним досрочно

С большим вниманием рабочие бригад цехов и смен депо Тайга обсуждают обращение и проект договора орденосцев железнодорожников.

Слесари инструментально цеха т. т. Томили и Гавев взяли обязательство в стахановскую декаду ежедневно изготавливать по 40 слесарных пил в смену, вместо 25 пил изготавливаемых ранее.

Мастер водоснабжения т. Виноуров взял обязательство в стахановскую декаду обеспечить все водозащиты полным набором инструментов, с тем, чтобы обеспечить бесперебойное снабжение паровозов водой.

Токарь т. Иванов взял обязательство во время стахановской декады вытачивать по 6 поршневых колец в смену, при норме 3-4 кольца.

Кузнец т. Адамович заявил: „В стахановскую декаду обеспечу инструментальной всем необходимым инструментом и повышу свою производительность труда до 250 процентов“.

Редактор стеной газеты под'емки т. Крашников взял обязательство в стахановскую декаду ежедневно выпускать листовку и освещать ход соревнования отдельных рабочих, бригад и в целом цеха под'емки.

В итоге обсуждения обращения орденосцев и проекта договора рабочие бригад под'емки, механического и кузнечного цехов внесли решение майскую программу выполнить досрочно.

Григорцевич.

Дадим высокую производительность и высокое качество ремонта паровозов

В ответ на обращение орденосцев железнодорожников Советского Союза, рабочие комплексных бригад депо Тайга заключили договоры на соревнование с паровозными бригадами.

Рабочие, промывальщики, слесари, токари, строгальщики и инженерно-технические работники цеха промывки обя-

зались простой паровозов на холодной промывке довести до 30 часов, при норме 40 часов. Простой на оздоровительном ремонте паровозов довести до 55 часов, при норме 72 часа. Повысить не только производительность труда, но и качество ремонта паровоза.

Пленин.

Ни одного железнодорожника не должно быть вне борьбы за график и расписание

Не все эксплуатационники включились в борьбу за точное выполнение нового графика движения поездов. Многие, особенно работники линии, считают, что выполнение графика для них не обязательно.

15 мая я сопровождал п. № 960 от Тайги до станции Томск II. Вот как проследовал этот поезд. Из Тайги поезд был отправлен на 5 минут ранее расписания. Раз'езд 11 километра надо было проследовать на проход, но поезд не пропустили по причине неответа раз'езда Сураново на вызов о жезле. Дежурная этого раз'езда Уминова очевидно заснула — поезд простоял две минуты. На раз'езде 34 километра была двух минут-

ная остановка — осмотр паровоза. На Межениноге — стоянка 7 минут — набор воды.

До Богашево п. № 960 все же следовал ранее расписания на 12 минут, но из Богашево, в результате схождения с п. № 961, поезд отправился ранее расписания только на 4 минуты.

Из Богашево мною по телефону дежурный по станции Томск I т. Колесников был предупрежден о наличии в поезде трех вагонов отцепки, при чем была договоренность, как произвести быстрее отцепку и не выбить поезд из расписания.

Когда же поезд прибыл в Томск I выяснилось, что Колесников к отцепке не

подготовился. В результате получился 10 минутный простой. В Томск II поезд прибыл ранее расписания на 16 минут, а мог прийти со значительно большим нагоном времени.

Участок Тайга—Томск II поезд проследовал со скоростью: технической 42 километра, участковой 32 километра.

Этот пример говорит за то, что новый график вполне выполним, только необходимо убедить, наконец, Уминовых и Колесниковых, что график — железный закон транспорта и выполнять его обязан каждый железнодорожник.

Ревизор маршрутизации 2 отделения Хрисанфев.

БОЛЬШЕ ЗАБОТЫ О ПАССАЖИРЕ

13 мая за два часа до отправления поезда на ст. Томск II была открыта билетная касса. Обслуживала ее кассир Штанько. У билетной кассы установилась очередь до 150 пассажиров. На вопрос бригады: „Почему у вас такая большая очередь в кассу за билетами—начальник станции т. Щелетов ответил: — Это ежедневно так, хотя того раньше открыли кассу, все равно будет очередь. Когда большая очередь мы открываем две кассы“.

В самом же деле билеты продавали в этот день из одной кассы, хотя очередь была большая.

Комнаты матери и ребенка на станции Томск II нет. Мать вынуждена стоять в очереди с ребенком. Справочного бюро на станции Томск II также не существует. Начальник станции Щелетов заверил бригаду, что комнаты матери и ребенка и справочный стол для пассажиров будут организованы в ближайшие дни.

В течение полтора часа для бригады искали станционную книгу жалоб. В этой книге за весь 1936 год написано две жалобы, одна от 8 марта и другая от 25 апреля.

Один из членов бригады очевидно рассказывает, что полмесяца тому назад, одному из пассажиров были поданы в буфете кислые пироги. Отказавшись от них, пассажир потребовал книгу жалоб. Дежурная буфетчица Инонникова на это требование сказала: — Предъявите ваши документы, кто вы

такой, тогда получите книгу жалоб.

Кто и где издал такой закон, чтобы получить книгу жалоб надо предъявить документ Инонникова доказать не сумела.

Просматривая книгу жалоб станционного буфета, бригада установила, что на жалобу пассажира от 19 апреля о плохих обедах, о недоброкачественных котлетах стоимостью в 1 р. 80 коп. и на вторую жалобу пассажира Дунаева—ответа до сего времени не дано. Пассажиры заявляют бригаде, что, вместо создания лучших условий для пассажиров, начальник вокзала Юрченко черезчур грубо обращается с пассажирами.

Руководству станции Томск II надо принять все меры к лучшему обслуживанию пассажиров.

Бригада рейда: Градобов, Есеев, Патрушев, Пленни, Ревин.

Водить поезда по новому графику не трудно

Машинист депо Тайгов. Лузин дает выписки образцы вождения поездов.

15 мая, ведя от Тайги до Болотной по новому графику поезд № 907, товарищ Лузин добился технической скорости 40,7 км., при норме 30,1. Участковую скорость выполнил 38 км., при задании 29.

Из Болотной в Тайгу

Стахановна Даша

Семь месяцев тому назад Даша Солдаева пришла из колхоза на транспорт и вскоре стала работать стрелочницей на станции Тайга.

Тяжело было малограмотной Даше осваивать сигнализацию и правила технической эксплуатации, но с этой задачей она справилась. Даша полюбила стрелку и сделала ее лучшей на станции. Ее стрелка № 74—гордость станции, содержится в образцовой чистоте и полной технической исправности.

Желтым песком засыпала Даша пространство между стрелочными брусками своей стрелки.

— Мало быть самой стахановкой, говорит Даша, надо растить стахановцев, передавать им свой опыт работы. В стахановскую декаду я взяла обязательство подтянуть до своего уровня всех отстающих стрелочников поста. Круиз.

Рабочие узла Тайга имеют прекрасную оборудованную больницу

В большом каменном здании разместилась новая Тайгинская железнодорожная больница. В двух этажах удобно расположены ряд отделений: хирургическое, терапевтическое, нервное — физиотерапевтическое и другие. Во всех комнатах больницы хорошие кровати с сетками и новыми постельными принадлежностями. К услугам больных письменные столы с настольными лампами, зеркала, занавески, стулья. Коридоры отделений застланы коврами дорожками. Особенно хорошо отделана и обставлена столовая для больных.

Зал дневного пребывания больных обставлен мягкими диванами и креслами, шахматными столами, коврами. Для развлечения больных имеются биллиард, газеты, книги.

Ничего старого от прежней больничной обстановки, с ее темными барачными помещениями, не осталось.

В настоящее время в больнице производится монтаж физиотерапевтических установок, оборудуются водолечебница с углекислыми и сульфидными ваннами, световыми ваннами и полуванными. Устанавливаются отат машина, кварцевые лампы, лампа „Соллюкс“ два прожектора, два

общих дорсенвала, аппараты диатермии в том числе новейший аппарат хирургической диатермии и диатермии для ушных и горловых болезней, аппарат Лиде-мача и ряд других физиотерапевтических новейших аппаратов. Больница будет иметь грязе-лечебницу стационарного типа. В больнице будет установлена рентгеновская аппаратура.

Для клинического обслуживания больницы Дорсан-отделом установлен штат в количестве 10 врачей, вместо трех имевшихся ранее. Кроме того, приглашены на работу в качестве консультантов профессор Черемных и профессор Адамов.

В июне для рабочих узла открывается ночной санаторий на 25 мест. Рабочий, пришедший после работы в санаторий, примет душ, получит чистую одежду, вкусный и питательный обед. Под врачебным наблюдением рабочий пробудет там до утра, а затем, позавтракав и захватив завтрак с собой, пойдет на производство, что бы к вечеру снова вернуться в санаторий. Срок пребывания в санатории — один месяц.

Прекрасную медицинскую „мастерскую“ имеют теперь железнодорожники Тайгинского узла.

Врач Количенко

Обращение жен командиров и ИТР Московско-Казанской железной дороги

Ко всем женам командиров и ИТР железнодорожного транспорта

Дорогие товарищи! С глубоким волнением мы обсуждали обращение всеобщего совещания женщин хозяйственников и инженерно-технических работников тяжелой промышленности, которые имели великое счастье видеть вождя народов тов. Сталина и выступать с трибуны Кремлевского дворца.

Действительно и у нас на транспорте наша жизнь получила новый смысл и новое содержание.

Транспорт за последний год, под руководством нашего любимого Наркома Лазаря Моисеевича Кагановича, добился исключительных успехов.

Прежде, когда транспорт работал плохо, мы всегда чувствовали себя неуверенно, опасались, что не сегодня, завтра муж за не-discциплинированность, распущенность и плохую работу может быть снят с работы и даже привлечен к ответственности.

А теперь — совсем другое дело. Прошедший год

напряженной борьбы за подъем транспорта все передвинулся.

Теперь транспорт вышел в число передовых отраслей народного хозяйства, большое количество инженерно-технических работников ж.-д. транспорта награждено высшей наградой — орденами Советского Союза.

Вдохновленные историческими указаниями вождя народов тов. Сталина о великой чести работать на транспорте, сплоченные в боевой коллектив, наши мужья переродились и начали работать неизмеримо лучше, начали по-большевистски бороться за подъем работы.

Мы вместе со своими мужьями участвовали в этой борьбе и помогли им в меру наших сил. Мы гордо радуемся этим победам и надеемся, что и наши мужья могут дальнейшей хорошей работой тоже заслужить награду. Мы будем с любовью помогать им заслужить эту награду. Дорогие жены за помощь

культурному подъему транспорта и жизни железнодорожников началось.

У нас еще в прошлом году, 23 сентября 1935 года, в „Гудке“ было напечатано письмо жен машинистов передовой Донецкой дороги, в котором жены машинистов писали: Началась хорошая жизнь, мужья наши начали уделять гораздо больше внимания своим семьям. Мы сейчас имеем большую возможность посещать клуб, театр, ходить в гости к друзьям и родственникам. Действительно, теперь гораздо веселее стала жизнь и командиров и машинистов и наша вместе с ними, однако, мы не развернули широкого движения жен за культуру быта и производства“.

Поставленная перед транспортом новая задача, — переход во второй класс работы, требует огромного повышения культурной работы. Мы будем воспитывать из своих ребят будущих передовых бойцов железнодорожного транспорта, любящих свой

родной социалистический транспорт.

Мы проявим всемерную заботу об образцовой постановке обучения детей в наших железнодорожных школах. Мы будем помогать при ведении в культурный вид рабочих поселков, столовых, клубов, красных уголков и библиотек.

Мы будем помогать образцовой постановке наших железнодорожных больниц и всячески заботиться о здоровье наших мужей и детей. Мы приведем в образцовое состояние школьные интернаты, рабочие общежития и детские ясли.

Вместе со своими мужьями, вместе со всеми работниками ж.-д. транспорта мы будем строить светлое будущее ж.-д. транспорта и вместе с тем свободное светлое будущее.

Всюду, где работают командиры ж.-д. транспорта, их жены будут также бороться за культуру в быту и на производстве, за красочную, радостную жизнь, за дальнейший подъем

нашего родного советского транспорта, за укрепление оборонной мощи нашей любимой родины.

Да здравствует наша великая партия Ленина — Сталина.

Да здравствует великий Сталин, вдохновитель побед железнодорожников, давший нам радостную счастливую жизнь, так высоко оценивший значение работы железнодорожников и показавший великое будущее социалистического транспорта, великой железнодорожной державы СССР.

Да здравствует наш любимый Нарком Лазарь Моисеевич Каганович, организатор великих побед ж.-д. транспорта.

Нучкина Стефания Архиповна, Любарцева Татьяна Васильевна, Ванулина Серафима Алексеевна, Оуббота Антонина Николаевна, Нучкина Анна Яковлевна, Яичугина Елизавета Ивановна, Молотина Екатерина Николаевна, Садовникова А. С. и т.д. Всего 633 человека.

Печатается с сокращениями.

Крепко ударить по саботажникам

15 мая мною на участке Тайга — Болотная сопровождался поезд шахтер № 709 (машинист Абросимов, главный кондуктор Добровольский). Прибывший шахтер оказался по качеству формирования и техническому состоянию хорошим, поэтому из Тайги — был отправлен ранее расписания — т. е. в 2 ч. 39 м., вместо 2 ч. 44 м. На участке Тайга — Болотная машинистом Абросимовым почти на каждом перегоне делались нагоны, в сумме которые составили 1 час. 3 мин.

Несмотря на прекрасное следование по участку, поезд № 709 в Болотную прибыл в 9 ч. 35 м., вместо 8 ч. 35 м. Опоздание произошло исключительно по вине эксплуатационников. Станция Литвиново задержала поезд на 10 минут, Толмечка на 23 минуты ввиду ожидания при

бытия поезда № 905, идущего не по графику. В результате разгильдяйства дежурного по станции Яшкино Сенацкого и дежурного по станции Литвиново Твердохлебова, которые несвоевременно открыли выходной семафор, наш поезд обход, потеряв ходовое время. Задержка поезда на блок-посту Таскаево на 3 минуты произошла исключительно по вине дежурного по станции Новицкого, который не передал своевременно предупреждение.

Исключительно поворно в первый день работы по новому графику работала ст. Болотная (Н. Сибирское отделение), допустив антигосударственную практику не приема поездов, в результате чего наш поезд простоял на ст. Таскаево 2 ч. 30 м.

Инженер отделения Иванов.

СОЗДАДИМ САДИК ПРИ КЛУБЕ

В Тайге рабочий клуб имени Ленина окружен площадкой, на которой без особых затрат можно разбить прекрасный садик. Площадка огорожена забором и в летнее время всегда покрыта зеленью. Заведующий клубом т. Нозоль ограничивается тем, что использует весной клубную лужайку под выгон скота, а осенью, как сенокосное угодье.

Агафонова.

Гуляев избегает ревизии

В должности председателя месткома рабочих вагонного депо Тайга Гуляев работает уже более года, а ревизии месткомовских дел за все это время ни разу не проводилось.

Попытки ревизионной комиссии проверить состояние дел М. К. срываются по неадекватности Гуляева. То у него командировка, то он готовится к проведению какой-либо кампании, то еще что-нибудь.

Обращались за помощью к партгору Ильину, но и он не оказывал никакого содействия. Также, как и Гуляев, он считает ревизию делом месткома ненужной затеей.

Лосадин.

Беззаботный начальник

Начальник ст. Юрга-1 Масловский не проявляет никакой заботы о своих подчиненных. Два месяца работники станции не получают заработной платы, а беззаботный начальник никаких мер не принимает.

На пришедшего просить денег, многодетного рабочего — кладовщика камеры хранения багажа т. Огибалова, Масловский закричал: — Вон из кабинета! Где я вам возьму денег, когда вы не обрабатываете себя? Если еще раз придешь просить денег, то я тебя с треском уволю с работы! Факт грубого обращения Масловского с рабочими не единичный.

Н. Л.

ПЛАН

ежесуточной погрузки по станциям с 20 по 31 мая

Станция	Род груза	Вагонов
Анжерская	уголь	450
Судженка	уголь	350
Яшкино	цемент	40
Сураново	лес	30
34 км.	"	30
235 км.	"	30
Кузель	"	30
Хонкино	"	25
Пихтач	"	25
Томск II	разн. груз	30
Томск I	разн. груз	10
Антибессо	песок	15

ИТАЛИЯ НЕ ХОЧЕТ ДЕЛИТЬСЯ ДОБЫЧЕЙ

Открывшаяся 11 мая в Женеве сессия Совета Лиги наций должна была обсудить вопросы, связанные с захватнической войной Италии в Абиссинии и коллективное применение санкций (экономических воздействий) к захватчику. Однако, как и следовало ожидать, Совет Лиги наций, оказавшийся бессильным предотвратить военный захват Абиссинии, сейчас находится в еще большем затруднении.

Италия, не считавшаяся с мнением членов Лиги наций, выразивших протест против ее захватнической политики, на заседании Совета выступила уже как полный хозяин Абиссинии.

На закрытом заседании Совета Лиги наций 11 мая, после утверждения порядка дня, представитель Италии Алоизи прочел свою декларацию, в которой он возражал против присутствия так называемого представителя Абиссинии, ввиду того, что Абиссиния уже не существует, как независимое суверенное государство, что в Абиссинии существует только итальянский суверенитет и что он находит невозможным оставаться на заседании, если будет иметь место "бесцельное обсуждение италоабиссинского конфликта". С этими словами Алоизи и итальянская делегация покинула зал заседания. 12 мая итальянская делегация покинула Женеву. Совет Лиги наций постановил прервать свою сессию до 18 июня.

Добившись военной победы в Абиссинии, итальянский фашизм повел атаку против своих империалистических соперников и на международной арене. Разослав всем членам Лиги наций сообщение об аннексии Абиссинии (присоединение к империи) и покинув сессию Совета Лиги наций, итальянская делегация, прежде чем покинуть Женеву, представила в секретариат Лиги для вручения членам Лиги меморандум с обвинениями Англии в том, что она снабжала армию Абиссинии пулями "дум-дум". По словам "Дейли телеграф", меморандум составлен "в провокационных выражениях".

Английский и французский империализм, молчаливо согласившийся на военный захват Абиссинии Италией, теперь пытается принять участие в дележе Абиссинии. Но итальянский фашизм, видимо, не согласен делиться с кем бы то ни было. Это довольно не логично было высказано Муссолини в его речах по поводу захвата Аддис-Абебы. Вручение ноты об аннексии Абиссинии, уход делегации из Женевы и нападки на Англию подтверждают, что Италия твердо решила избавиться от участников в дележе колониальной добычи.

Новый обстрел Японо-Манчжурами советской погранохраны

Хабаровск, 14 мая. (ТАСС). Здесь получены сведения о новом обстреле японо-манчжурами советской погранохраны. В 17 часов 15-го мая советский пограничный наряд в составе 6 человек, наблюдавший за границей с находящейся на советской территории высоты в 1800 метрах северо-западнее гранзнака № 6 (18 километров западнее Новокиевки), заметил, что к границе приближаются три группы вооруженных японцев общей численностью около 25 человек. Увидев советских пограничников, японцы открыли с расстояния

в 2 километра ружейный огонь, подошли, не прекращая его, на 500 метров к границе и залегли там, продолжая обстрел.

Желая избежать обострения инцидента, советские пограничники ответного огня не открывали.

По Советскому Союзу

× Открыта первая в Советском Союзе пассажирская авиолиния Одесса — Батум, протяжением в 1 тысячу 350 километров. По линии будут ежедневно курсировать два шестиместных гидросамолета с остановками в Севастополе, Ялте, Керчи, Геленджике, Туапсе и Поти.

× Заканчивается подготовка к наблюдениям полного солнечного затмения, которое пройдет 19 июня по территории СССР от Кавказа через Южный Урал и Сибирь до побережья Тихого океана. В шестнадцати главных пунктах научных наблюдений в пределах этой полосы уже установлены сложные приборы новейших систем, изготовленных специально к предстоящему затмению.

× 13 мая в Свердловске вышел опытный номер газеты "Известия" от 12 мая, переданный из Москвы по бильд-аппарату. Передача по бильд-аппарату даст возможность печатать и рассылать газету "Известия" всем подписчикам Свердловска одновременно с Москвой.

Брид. редактора
А. ИВАНЧЕНКО.

Госдовщина московского метро

15 мая исполняется годовщина работы московского метрополитена имени Л. М. Кагановича. Этот замечательный год показал, что московский метрополитен является лучшей в мире подземной дорогой.

За год эксплуатации метрополитен перевез 76 миллионов 856 тысяч пассажиров. Для проезда по всей трассе раньше требовалось 21,4 минуты, сейчас это время сокращено до 17 минут. По скорости московский метрополитен превосходит парижский и берлинский, близко подходит к наиболее быстрому — лондонскому и нью-йоркскому метрополитенам (30 километров). Все поезда проходят трассу с секундной точностью.

Несмотря на большую напряженность перевозок, московский метрополитен не имеет ни одного несчастного случая с пассажирами, тогда как иностранная статистика отмечает три несчастных случая на каждые 10 миллионов перевезенных пассажиров.

Итоги первого года показали, что метрополитен четко носит имя Лазаря Моисеевича Кагановича.

Бригада Томского института приехала в депо Тайга

Томский электро-механический институт инженеров транспорта делом отвечает на призыв стахановцев-кривоносовцев депо Тайга. Для оказания помощи командирам и стахановцам кривоносовцев депо Тайга в разработке стахановского технического плана работы депо мы выделяем бригаду научных работников в составе: доцентов — В. Иванова, К. Нечаева, Тыжнова, Лямзина, Попова; ассистентов:

Федосеева, Белоусова, Кельдышева, Носкова, Громова; начальника научно-исследовательского сектора института Гилута и инженера В. Витгефта.

Бригада в полном составе выехала для работы в депо Тайга.

Начальник института, инженер С. В. Теодорович.

Начальник учебной части М. Ф. Бочаров.