

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 107 (677)

9 октября 1937 года, суббота.

Цена 5 коп.

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ДОЛЖНЫ ГРУЗИТЬ В СУТКИ 100 ТЫСЯЧ ВАГОНОВ,
А ЕСЛИ ПОТРЕБУЕТСЯ, ТО И БОЛЕЕ!**

ЗА СТО ТЫСЯЧ И БОЛЕЕ ВАГОНОВ В СУТКИ!

Когда в прошлом году, в редкие дни, железные дороги Советского Союза грузили по сто тысяч вагонов, вся страна с гордостью признавала это рекордом. Теперь, начиная с 1 октября, 100 тысяч вагонов—это государственный план ежесуточной погрузки.

Уже самый факт, что правительство дало транспорту план 100 тысяч вагонов, является крупным, выдающимся событием. Если в 1933 году, в октябре, на дорогах грузилось немногим более 56 тысяч вагонов в сутки, а теперь следует грузить 100,—то это свидетельствует об огромном улучшении работы железнодорожного транспорта. За эти же годы в стране значительно возросли товарные массы, стало гораздо больше топлива, металла, хлеба, продуктов широкого потребления, в огромных масштабах возрос товароборот. План в 100 тысяч вагонов—яркое свидетельство возросшей мощи и нашего транспорта, и всего социалистического хозяйства.

Но это еще не все. План для советских людей—минимум. Его можно только превзойти, а еще в прошлом году 100 тысяч вагонов были вершиной успехов. Значит то, что еще так недавно было желаемым максимумом, теперь есть обязательный минимум. Каждый рабочий и крестьянин смотрит на это с гордостью и говорит себе: „Вот это рост! Вот это большевистская работа!“

Правительство, Центральный Комитет партии и лично товарищ Сталин не мало усилий приложили к тому, чтобы поднять работу железнодорожного транспорта. Центральный Комитет партии направил в феврале 1935 года на транспорт Л. М. Кагановича, который за два с половиной года своей работы вырастил и сплотил значительные кадры работников, честных, преданных делу Ленина—Сталина. Задача железнодорожников—сохранить накопленный опыт, обеспечить транспорту новые победы.

В связи с приближающимся двадцатилетием Великой Октябрьской социалистической революции вся страна оглядывает пройденный героический путь. Не безынтересно поэтому вспомнить, что в дореволюционной России, в предвоенном 1913 году, когда хозяйство достигло наивысшей точки своего развития, грузилось 27,4 тысячи вагонов в сутки. От 27 к 100 тысячам! Таков скачок. Такова одна из огромных хозяйственных побед, достигнутых под руководством великой партии Ленина—Сталина.

За 100 тысяч и более вагонов в сутки!

Этот лозунг становится сейчас боевым лозунгом двухмиллионной армии железнодорожников. Государственное задание основано на огромных технических возможностях железных дорог, на возросшем парке локомотивов и вагонов, на осуществленных и осуществляемых работах по реконструкции пути. Наконец, задание основано на огромном опыте, накопленном кадрами транспорта в борьбе за осуществление решений февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б). Транспорту гадил враги, на многих важных железнодорожных постах орудовали презренные троцкистско-бухаринские агенты фашистских разведок, устроители кровавых аварий. Теперь, когда под руководством партии железнодорожники громят и выкорчевывают вредителей и шпионов и когда к

руководству приходят новые люди, они могут, они должны двигаться вперед быстрее прежнего.

100 тысяч! Задание это исключительно ответственное. Чтобы оправдать доверие Сталинского Центрального Комитета партии и советского правительства, железнодорожники должны как следует, по-хозяйски подготовиться к зиме, учесть все ошибки прошлого года и избежать их.

„Приближается зима—наш страдный период. Она—самый беспощадный ревизор для нерадивых работников. Маленькое упущение в подготовке к морозам и метелям вызывает большие затруднения зимой“—этими словами из обращения о предоктябрьском соревновании, напечатанного несколько дней назад в „Правде“, Кривонос, Огнев, Богданов и другие знатные железнодорожники нашей страны предупредили всех работников транспорта. Отремонтируйте хорошо паровозы, вагоны, пути, создайте к зиме запас вполне исправных машин, проверьте с пристрастием все цехи и закоулки своего депо, проверьте водокачки, угольные склады, пескосушилки, электростанции, — этому учат стахановцы-кривоносовцы всех работников транспорта.

Пока подготовка к зиме идет на многих дорогах неудовлетворительно. Например, на Сталинградской дороге не подготовлено депо Котельниково, из-за тесноты там приходится работать на улице; механизмы на угольном складе бездействуют, и паровозы уже стоят в очереди для набора угля. Это теперь, а что же будет зимой, когда грянут морозы?

Большинство строительных железнодорожных трестов не выполняет плана, а ведь к зиме они обязаны закончить немало объектов.

День становится все короче, а погрузка и выгрузка на большинстве дорог еще организована по-летнему, ночью объем работы резко сокращается.

Уже в первые три-четыре дня октября такие дороги, как Северная, Горьковская, им. Л. М. Кагановича и другие, сорвали план погрузки обнаружив свою неподготовленность не только к работе в зимних условиях, но и осенью.

На Юго-восточной дороге скопилось огромное количество зерна,—часть находится под открытым небом,—но с его погрузкой не справляются. Это весьма тревожный сигнал.

В первые дни октября не выполняется также план перевозки таких важнейших грузов, как уголь, руда, металл, шерсть, лес. Это создает угрозу повторения истории прошлых лет, когда Донбасс был завален углем, Криворожье—рудой, а на металлургических заводах из-за отсутствия сырья возникали простои.

На дорогах сейчас широко развертывается предоктябрьское социалистическое соревнование. Десять дорог—от Москвы до Владивостока соревнуются на право обслуживания эстафетного поезда с Дальнего Востока к столице страны. Машинисты электровозов депо Никополь добились перевыполнения нормы технической и коммерческой скоростей. Составители станции



Народный комиссар путей сообщения СССР тов. А. В. БАКУЛИН

Жмеринка и Рязань I—в ночь со 2-го на 3 октября сформировали поезда быстрее дневных бригад, чем доказали, что при правильной организации работы можно достигать успехов в любое время суток.

Борьба за сотысячную погрузку зимой повышает требования не только к хозяйственным руководителям, но и к политотделам и партийным организациям. В последние месяцы на транспорте организовано 553 узловых партийных комитетов. Узловые комитеты безусловно оправдали себя, они действуют сплоченно коммунистов, работающих в разных службах. Теперь их задача, как и задача всех политотделов и партийных организаций,—еще выше поднять оурвень партийно-политической работы, не допускать проникновения на транспорт чуждых людей, внимательно следить за подбором кадров и помогать им в овладении большевизмом. Коммунисты-железнодорожники должны личным примером вести за собой всех рабочих и служащих.

Вся страна сейчас готовится к великому событию—выборам в Верховный Совет СССР. Подготовка к выборам—это новый подъем производственной активности, новые победы на всех участках работы.

Работники наших железных дорог с гордостью называют себя „сталинскими железнодорожниками“. А сталинцы—это самоотверженные большевистские бойцы, это люди, не щадящие своих сил для укрепления нашей родины, люди, способные штурмовать и взять любую крепость. Почетное звание обязывает: железнодорожники должны грузить в сутки 100 тысяч вагонов, а если потребуется, то и более!

(Передовая „Правды“ за 6 октября).

ОБЗОР ПЕЧАТИ

Газета не хочет видеть кривоносовцев

(„За большевистский транспорт“ — газета политотдела тайгинского отделения Томской дороги)

На страницах тайгинской газеты „За большевистский транспорт“ редко можно встретить статью стахановца, рассказывающего о своем опыте работы; не найдешь в газете материалов и о том, как проходит социалистическое соревнование.

А между тем прекрасные дела творят стахановцы тайгинского отделения. В депо Тайга родился метод Сафронова — ремонт паровозов в одну смену, класс высокого качества формирования показывает составитель — ныне инструктор стахановских методов работы т. С. Н. Ульяхин, на первое место по станции в предоктябрьском соревновании выходит смена маневрового диспетчера тов. Васильева, добившаяся стопроцентного отправления поездов по графику, ликвидировавшая брак и аварии. Машинисты-комсомольцы тт. Высоцкий и Дмитриев на паровозах Эр водят поезд со средней технической скоростью 40 километров в час при норме 33, каждый из них сэкономил за последние дни по 6,5 тонны топлива.

Об этих прекрасных делах газета говорила мимоходом, бледно, ограничиваясь хроникерскими заметками, зато редакция услужливо предоставляла место на страницах газеты для популяризации ныне разоблаченного начальника дороги Ваньяна, подхалимски цитировала его вступления, помещала его фото. Далеко не благополучно обстоят дела и в самой редакции. Совсем недавно был разоблачен бывший сотрудник редакции вражеский после дыш Мищенко.

Редакция прячется за стандартно-крикливые заголовки и „шапки“, которые заменяют в газете серьезные, деловые выступления людей нового подема, подлинно большевистскую борьбу с недостатками.

„Прекратить срывы оборота паровозов“, „Безобразно формируют поезда“, „Беспечность и благодушие“, „Покончить с ротозейством и благодушием“ — такие заголовки пестрят в тайгинской газете.

Читатели газеты интересуются новой инициативой передовых людей своего отделения, опытом их работы, а редакция „За большевистский транспорт“, публикуя отдельные разрозненные сообщения о производственных достижениях людей, даже не удосуживается назвать их фамилий.

„Месячная программа для подемки дана выпустить 20 паровозов, а слесаря подемки выпустили 20 паровозов раньше срока на 13 дней. По отзывам машинистов качество ремонта паровозов хорошее.“

Слесаря-стахановцы комлексных бригад подемки в августе дали производительность труда от 250 до 300 процентов“.

Кто же эти творцы небывалых успехов на подемочном ремонте? Фамилии, имена? Их редакция упорно не называет.

Бледно и хило отображает тайгинская газета прекрасные дела стахановцев. Казенно выглядят те немногочисленные строки, которые уделяет газета могучему стахановскому движению. В Тайгинском вагонном участке люди блестяще справляются с ремонтом вагонов, готовя их к работе в суровых условиях сибирской зимы. Много любви и большевистской страстности вкладывают они в свое дело, а газета холодно и скупо сообщает:

„В тайгинском вагонном депо бригады цеха среднего ремонта, широко развернув соцсоревнование, добились перевыполнения плана по ремонту вагонов. За 14 дней сентября ими выпущено из ремонта 42 вагона при норме 36“.

А люди, чьими руками достигнуты эти успехи? О них газета не упоминает, если не считать нескольких

ОТ РЕДАКЦИИ:

Обсудив данный обзор на редакционном совещании, редакция газеты „За большевистский транспорт“ считает его правильным.

Все недостатки, отмеченные в обзоре, будут устранены. Редакция в последующих номерах газеты развернет на своих страницах большевистскую критику недостатков и обратит особое внимание на показ в газете лучших людей отделения — стахановцев-кривоносовцев, передавая их опыт работы отстающим.

РЕДАКЦИЯ.

СОРЕВНОВАНИЕ ДВУХ ВАГОННЫХ УЧАСТКОВ

Вагонники станции Тайга и Томск II заключили между собой социалистический договор имени 20-й годовщины Великой Октябрьской революции, с тем чтобы замечательную годовщину встретить производственными победами и образцово подготовиться к зиме.

Рабочие и командиры вагонных участков, взяли на себя обязательство к 1 ноября полностью подготовить к зиме мастерские, цеха и рабочие места. Отоп

литель помещения, проверить вентиляцию, привести в порядок буксо-смазочное хозяйство, отремонтировать станки и весь подемочный механизм, проверить и заменить у рабочих неисправный инструмент, произвести очистку всей территории вагонных участков и помещений депо.

Создать все необходимые условия для дальнейшего развития стахановского движения и к 20-й годовщине не иметь ни одного рабочего невыполняющего норм выработки.

строк, в которых сообщается, что такой-то получил такую-то премию, другой — суммой поменьше.

В Тайгинском узле ежедневно растут ряды новых стахановцев-кривоносовцев — мастеров социалистического труда. Они показывают образцы дружной, слаженной работы. Широко показывать их опыт, помочь устранить причины, мешающие им работать, — вот за что повседневно должна бороться со всей большевистской страстью политотдельская газета.

Редакция „За большевистский транспорт“ этого не делает. Болтая о развращении стахановского движения, редакция палец о палец не ударяет, чтобы действительно помочь его развращению. Безучастным зрителем она чувствует себя в событиях, развивающихся на предприятиях отделения.

Железнодорожники по призыву молодых командиров и стахановцев-кривоносовцев вышли на предоктябрьское соревнование. Конкретными делами отвечают они на призыв передовиков. Задача командиров, партийных и профсоюзных организаций, железнодорожной печати — помочь, поддержать людей нового подема, их инициативу.

Начальник политотдела тайгинского отделения Ильин не возражает против того, что газета политотдела, подхалимствовавшая перед разоблаченным теперь Ваньяном, упорно замалчивает прекрасные дела стахановцев-кривоносовцев, визгливо-истеричными „шапками“ затемняет яркие дела передовых людей. Как понимать поведение Ильина? Не означает ли это, что и в том и в другом случае линия газеты соответствовала желаниям начальника политотдела? („Гудок“ от 3 октября).

Одновременно вагонники станции Томск II предъявили требования вагонникам станции Тайга о своевременном производстве ремонта рессор, колесных пар и наплавки подшипников для вагонного участка Томск II. В свою очередь вагонники Томск II обязались бесперебойно обеспечивать вагонный участок станции Тайга необходимым количеством обшивы для ремонта вагонов.

Мальцев.

ПЕРЕД ВЫБОРАМИ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР

Агитаторы пошли в квартиры рабочих

Районный комитет ВКП(б) поручил партийной организации депо Тайга проводить агитационно-политическую работу среди населения нового поселка.

Парткомом депо выделено несколько агитбригад и чтецов-беседчиков по разъяснению избирателям Сталинской Конституции и „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“.

Агитаторы в своей работе имеют тесную связь с уличным комитетом. Проведено собрание женщин-домохозяек, на котором обсужден доклад о новом избирательном законе и утвержден план проведения читок и бесед по квартирам. На заседании уличного комитета заслушаны сообщения о работе чтецов и агитаторов и принято решение о закреплении постоянных помещений где будут проходить читки и беседы.

Беспартийный машинист кривоносовцев т. Львов с большой охотой предоставил свою квартиру для проведения занятий с избирателями.

На сегодняшний день наиболее активную работу развернула агитбригада возглавляемая членом партии

т. Агафоновым. Бригадой в сентябре проведено 16 бесед с избирателями. В процессе изучения положения о выборах в Верховный Совет СССР агитаторы дали разъяснения более чем на сто вопросов.

Избиратели интересовались, как будет проходить выдвижение кандидатур в Совет Союза и в Совет Национальностей, за сколько дней до выборов избиратели будут ознакомлены со списками кандидатур, выдвигаемых общественными организациями, как будут участвовать в выборах неграмотные и рядом других вопросов.

На ряду с изучением Сталинской Конституции и Положения о выборах в Верховный Совет СССР агитбригада т. Агафопова проводит беседы по вопросам международного положения (о бандитских налетах фашистов в Средиземном море на советские суда, речь наркоминдела т. Литвинова на Нионской конференции и т. д.).

Бригада т. Агафопова состоит из семи человек, в числе их два комсомольца, трое члены партии и двое беспартийных.

Кравченко.

ФРОЛОВА РАЗВАЛИЛА ТЕХНИЧЕСКУЮ УЧЕБУ

Нарком путей сообщения требует от всех железнодорожников хорошо знать технику своего дела и постоянно в ней усовершенствоваться. Для этой цели создаются школы и кружки техминимума. В 5-й дистанции пути работа по техминимуму возложена на технику-комсомолку т. Фролову. Казалось бы, что дело чести комсомольца организовать техническую учебу и добиться, чтобы все путевцы знали Правила технической эксплуатации и сдали гостехэкзамен на оценку не ниже, как на хорошо и отлично. На деле получилось иначе. За год в дистанции пути из 224 ремонтных рабочих сдали гостехэкзамен только 65 человек, из 80 путевых обходчиков сдали 54 ч., 59 проц. работающих, вовсе не сдавали гостехэкзамена.

Фролова развалила технику и на околотках дистанции. Кружки по подготовке к сдаче гостехэкзамена не работают, курсы по повышению квалификации посещают только 10-13 чел. Программы нет. Фролова на этих курсах не бывает, не обеспечила их учебными принадлежностями.

Фролова даже не знает кто у нее выдержал гостехэкзамен. По ее сводкам значится, что Копылова, Петушкова, Бороновский, Долотов и другие не держали гостехэкзамен. Фактически эти товарищи имеют на руках удостоверение о сдаче гостехэкзамена. Ра-

бочие Кононов, Старинчиков, Шатохина заявляют, что они никогда не видели Фролову и не знают ее. В результате Шатохина 5 месяцев работает переездной сторожикой и не знает как остановить поезд и огрести место работы. Переездной сторож Кононов не знает как огораживается хвост поезда. Бригадир Стародумов, Лошкарев, Старинчиков, работая на смене шпал, не ставят сигнал свистка. Таких нарушений ПТЭ сколько угодно, но о них Фролова не бьет тревоги.

Безответственность, беспечность и потеря революционной бдительности привели к тому, что Фролова назначила проводить занятия среди переездных сторожей, темную личность — переездную сторожиху Гофман А. С., которая сама не сдавала гостехэкзамен. Также Фролова, на курсы бригадиров пути при дистанции, рекомендовала белогвардейцев, кулаков и проходимцев Ефимова, Кулакова, Серебрякова, Тиунова, Васечкина, М. Бабинова, Кузнецова, Бойцова и других. Послала на курсы бригадиров в Барнаул Голодникова Н. кулака, сына церковного старосты.

Странно, как мог начальник дистанции пути Крылов спокойно относиться к фактам развала техучебы на дистанции и почему комсомольский комитет молчит, зная о преступной работе комсомолки Фроловой.

Зубов.



СТОЛИЦА СОВЕТСКОГО СОЮЗА.
На снимке: Здание Ленинградского вокзала на Комсомольской площади в Москве. (Союзфото).

СРЫВАЮТ ПЛАН ПОГРУЗКИ ДЛЯ ПОГРУЗКИ ЛЕСА НЕТ ВАГОНОВ

Станция Черемошники одна из важнейших лесопогрузочных станций Тайгинского эксплуатационного отделения, но нужной помощи со стороны руководителей отделения она не получает.

По плану за октябрь станция должна погрузить 2150 вагонов или 70-75 вагонов в сутки, фактически грузит 20-30-50 вагонов.

Выполнение плана срывается исключительно по вине начальника отделения Носова и инженера грузовой службы Кирчанова, которые ежедневно не обес-

печивают станцию порожняком.

Перед железнодорожниками сети дорог поставлена боевая задача—грузить 100 тысяч вагонов в сутки—это обязывает руководителей отделения тт. Носова, Кирчанова и других, перестроить свою работу в соответствии с поставленными задачами.

Совершенно недопустимо, когда из-за неповоротливости отдельных командиров отделения срывается выполнение плана погрузки.

М. Вальдов.

Выгрузка организована плохо

На станции Тайга систематически простаивают вагоны в ожидании подачи их под выгрузку. В сентябре 260 вагонов непродовольственно простаивали на станционных путях от 3 до 10 часов.

Маневровые диспетчера

борьбы с простоями вагонов не ведут. Не тревожит это и начальника станции Карпова вместе с заместителем Дайнаковым. Вагоны стоят в то время, как план погрузки не выполняется из-за неимения вагонов.

Кирчанов.

Простаивают готовые к отправлению составы

Стахановцы станции Судженка, включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование по большевистски борются за завоевание красного переходящего знамени НКПС.

Смена дежурного по станции тов. Парфенова имеет хорошие результаты по сокращению простоя вагонов. Составитель его смены Егоров и осматривщик Шевченко добились обработки состава, по выходу из копей, за 1 час 10 мин. Резко снизили простой вагонов смены дежурных по

станции Богомякова и Шабалина.

Эта, подлинно-стахановская работа лучших людей станции Судженка смазывается безобразной работой отдельных диспетчеров отделения. За последнее время участились случаи, когда готовые угольные составы простаивают в ожидании паровозов 10—12 часов.

Руководству отделения надо принять срочные меры к ликвидации этого безобразия.

Шевцов, Сулимов.

СТРОИТЕЛИ, ПОКАЖЕМ ОБРАЗЦЫ СТАХАНОВСКОЙ РАБОТЫ!

СТАХАНОВСКАЯ ДЕКАДА СТРОИТЕЛЕЙ

Землекопы перевыполняют нормы

На ст. Юрга 1 землекоп 5 стройучастка Волков Антон на рытье котлована, для постройки бани, дает 150 проц. выработки. На ст. Беркульская землекопы того же стройучастка братья Ахметовы Шарай и Нарум дали 186 проц. нормы на рытье котлована для электростанции.

Ежедневно перевыполняют нормы

На станции Анжерская печники 5 стройучастка тт. Черников и Кулаков, работая на укладке печей, ежедневно перевыполняют нормы. Первые дни стахановской декады тт. Черников и Кулаков вырабатывали полторы нормы. В настоящее время они выполняют производственное задание на 180—190 проц.

240 процентов

В Тайге, на постройке хлебозавода, каменщик тов. Долгалева выработал 240 проц. к норме. Черно-рабочие, работающие с ним на приготовлении раствора и подноске материалов, т. Сысоев выработал две нормы, т. Павлин выполнил задание на 188 проц.

ЗАБЫТЫЕ РАБОЧИЕ

На 5 нарабском пункте есть забытые рабочие, которые совершенно не участвуют в стахановской декаде, о них никто ничего не знает, и ими не занимаются. К числу таких относятся рабочие столярной мастерской и деревообделочного цеха. Работа в этих мастерских предоставлена

самотеку, графика работ не имеется не говоря уже о проработке его рабочими. Работу их никто не учитывает и не знает норму их выработки. А там ведь есть хорошие работники вырабатывающие все время выше 150 проц., такие как Шанталов и другие.

Будашкин,
инженер треста.

СТРОИТЕЛЬНАЯ ПРОГРАММА НЕ ВЫПОЛНЯЕТСЯ

Первые дни стахановской декады дали совершенно неудовлетворительное выполнение производственной программы 5-ым Тайгинским стройучастком.

Тайгинские строители взяли обязательство за стахановскую декаду дать 12⁰/₁₀ выполнения годового плана. Это значит, что ежедневно нужно выполнять не менее 1,2 проц. годовой программы. Фактически в первый день декады выполнено 0,73 проц., в последующие дни выполнение не превышает 0,6 проц. дневной программы.

Стройучасток обеспечен необходимым материалом, имеется лес, кирпич, песок, известь и т. д. Казалось бы можно было выправить ра-

боту, но у руководителей участка имеется объективная причина—нехватка рабочей силы.

Для того, чтобы укомплектовать штат рабочих, на раб т. Белых ограничился только двумя, тремя переговорами с территориальными организациями, которые не дали никаких результатов.

Неудовлетворительное выполнение строительной программы на участке не в меньшей степени зависит от плохой работы отдельных строймастеров и бригадиров.

На станции Юрга 1 строймастер Гречихин и десятник Ветров саботируют работу, занимаются очковти-

Работают с подъемом

В Тайге на постройке жилого дома плотник т. Журавкин выработал 178 проц. к норме. Плотник тов. Бурсаргин за восьми часовую рабочую день в два раза пе-

ревыполнил дневное задание.

Плотники тт. Окорков и Понасенко довели свою выработку до 220 проц. к норме.

КОЛЕСНИКОВ СРЫВАЕТ РАБОТУ

В прошлом году в Тайгинском стройучастке бригада землекопов тов. Буслаева выполняет норму ежедневно до 300 проц., а сейчас эта бригада, в период стахановской декады, вырабатывает только 100 проц. Причина заключается в том, что строймастер Колесников не занимается организацией труда, неправильно расставляет рабочих, не учитывает выработку, не обеспечивает рабочих инструментом и материалами.

График работы не введен до каждого рабочего. Наряды перед началом работ не выдаются, землекопы не знают своего заработка.

Колесников по своему усмотрению снижает или повышает расценки. За одну

и ту же работу выводит разные суммы. Нередко «рядится» с рабочими и бригадами о том, сколько уплатить за выполненную работу. Этот горе-строймастер установил предел выработки и как бы хорошо рабочий не работал свыше семи рублей не получит. «Больше платить нельзя»—говорит Колесников.

Руководству стройучастка нужно проверить способности Колесникова руководить строительством и одновременно устранить плоды его безобразной работы.

Землекопы выражают единую волю — дать высокие показатели в работе—требуется только создать им условия.

Бахтеев.

Соревнование штукатуров

На станции Ижморская бригада штукатуров Тайгинского стройучастка тт. Савочкин, Назаров, Егоренко и Гуляев работают на

постройке электростанций. Они соревнуются между собой и каждый из них вырабатывает свыше 170 проц.

Замечательные образцы работы

Каждый день повышают свою производительность труда пилюшки 5-го стройучастка тт. Дубровский и Головачев. На днях их выработка составляла 180—190 проц. к норме. Сейчас они уже вырабатывают 220 проц. к дневному заданию.

рательством, неправильно используют рабочую силу. На днях строймастер Гречихин поставил на варку смолы вместо чернорабочего плотника 4 разряда. Строймастер Романенко не организует труд, не обращает внимания на качество, допускает массу переделок. Он систематически отстает от графика выполнения работ на 3—4 дня.

На стройучастке среди рабочих совершенно не развита политико-воспитательная и массово-производственная работа. Председатель месткома Махнев и парторг Романенко этими вопросами не занимаются. Организация стахановской декады пущена на самотек.

М. Владимиров.

На фронтах в Испании

Центральный фронт

В секторе к югу от реки Тахо мятежники возобновили атаки на позиции республиканцев вокруг Толедо. Второго октября республиканцы отбивали неоднократные атаки мятежников на восточный и западный фланги этих позиций. Утром 3 октября мятежники атаковали позиции республиканцев близ Толедо, но были отбиты.

Восточный фронт

3 октября артиллерия республиканцев бомбардировала поезд с войсками мятежников, вышедший со станции Теруэль; железная

дорога на этом участке разрушена.

В результате бомбардировки Валенсии фашистскими самолетами утром 3 октября насчитывается 30 убитых и 150 раненых. Фашистские «юнкерсы» сбросили над Валенсией более 100 бомб. Из официальных источников сообщают, что одна из фашистских эскадрилий носила опознавательные знаки республиканской авиации.

Вечером 3 октября судно мятежников, пользуясь темнотой, стреляло по Барселоне, не имея в виду никаких военных объектов. Имеются убитые и раненые. Материальные убытки незначительны.

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ В КИТАЕ

На фронтах Северного Китая

Корреспондент «Дейли телеграф» из Бэйпина сообщает о продвижении четырех японских колонн вдоль Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги.

Японские силы,двигающиеся по Бэйпин-Ханькоуской железной дороге, по словам корреспондента, находятся в 65 км. от Шицзячжуана (важный железнодорожный узел, соединяющий провинцию Хэбэй с провинцией Шаньси). Между двумя железными дорогами (Бэйпин-Ханькоуской и Тяньцзинь-Пукоуской) оперируют японские моторизованные дивизии, поддерживающие связь с флангами на обеих железных дорогах.

Корреспондент агентства Рейтер из Бэйпина сообщает, что, по имеющимся сведениям, китайские войска концентрируются в окрестностях Шицзячжуана, имея приказ из Нанкина задержать здесь японское наступление во что бы то ни стало. Японские авангарды находятся в Синьлэ (около 50 км. от Шицзячжуана). По сведениям корреспондента, в районе Шицзячжуана сконцентрировано около 130 тысяч китайских солдат.

Новая бомбардировка Кантона

По сообщениям агентства Домей Цусин, японская морская авиация 3 октября

бомбардировала Кантон. Во время воздушного боя был сбит один из четырех китайских самолетов, вылетевших навстречу японским бомбардировщикам.

Газета «Шанхай ницзи» подчеркивает, что во время бомбардировки Кантона 3 октября японцы применяли зажигательные бомбы, вызвавшие ряд крупных пожаров.

Зверства японских интервентов

Агентство Сентрал Ньюс сообщает, что командование японских военных кораблей не считает с возмущением мирового общественного мнения, продолжает топить китайские рыболовные джонки в водах Южного Китая. На днях японцами было потоплено 10 джонок около Хуанлана, 9—у Цзяофугуаня и 13—у Сватоу. Погибло 450 рыбаков. Судьба остальных неизвестна.

Агентство Сентрал Ньюс сообщает, что 29 сентября японский самолет обстрелял два поезда с китайскими беженцами около Дунгуана на Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге (Северный Китай). Много убитых.

Как сообщают, при занятии Цанчжоу 25 сентября японские войска перебили 200 раненых китайских солдат, которых китайцы не успели вывезти из полевого госпиталя при эвакуации Цанчжоу. (ТАСС).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СССР

Действующим уголовным законодательством СССР и союзных республик для борьбы со шпионажем, вредительством, с попытками организации взрывов, крушений, поджогов с человеческими жертвами и других диверсионных актов, установлены в качестве мер уголовного наказания — лишение свободы на срок не свыше 10 лет, а для наиболее тяжких видов государственных преступлений — высшая мера наказания (расстрел).

В целях дальнейшей борьбы с такого рода преступлениями и предоставления суду возможности избирать по этим преступлениям не только высшую меру наказания (расстрел), но и лишение свободы на более длительные сроки, Центральный Исполнительный

Комитет СССР постановляет:

1. Во изменение ст. 18 «Основных начал уголовного законодательства СССР и союзных республик» установить в качестве меры уголовного наказания лишение свободы на срок не свыше 25 лет.

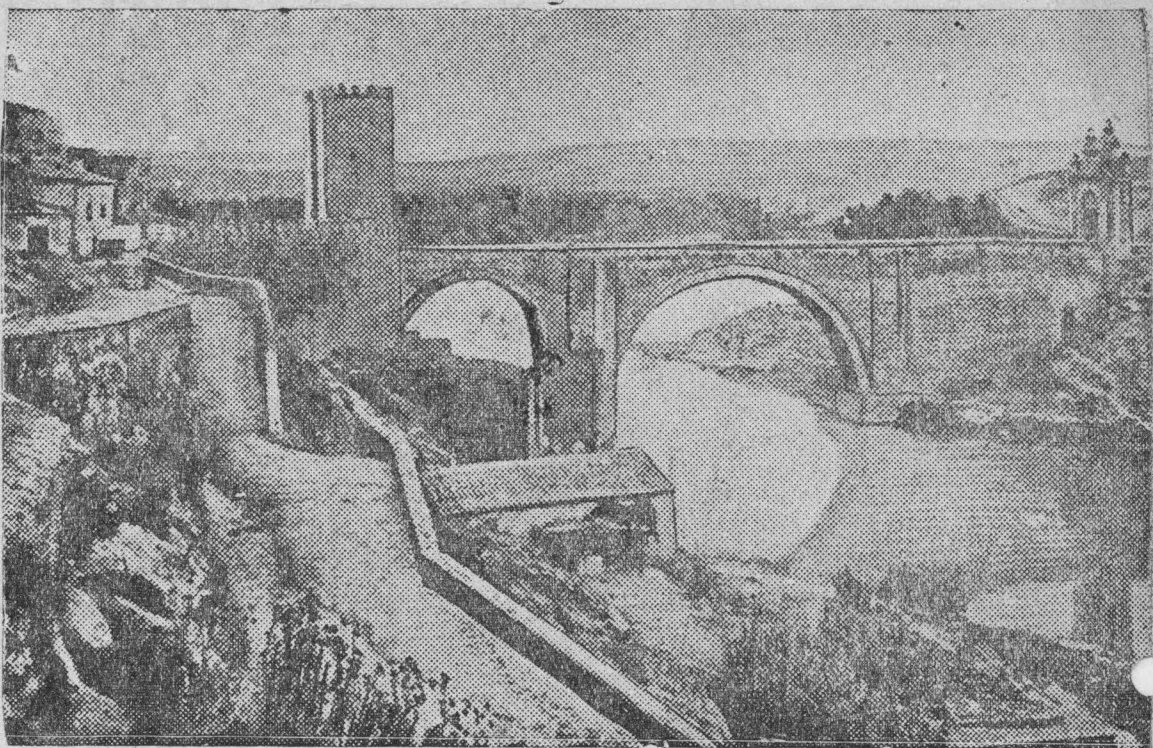
2. Предложить центральным исполнительным комитетам союзных республик привести свое законодательство в соответствие с настоящим постановлением.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
2 октября 1937 г.



Исторические памятники испанского зодчества, разрушенные фашистскими мятежниками и германо-итальянскими интервентами.
На снимке: Мост Алькантара в Толедо. (Союзфото).

РАССКАЗЫ О БДИТЕЛЬНОСТИ

1. Случай на границе

ПОГРАНИЧНИК Иван Горохов лежал, замаскировавшись, в кустах. На своем участке он изучил каждое деревцо, каждый кустик, каждую ямку. Впереди, в нескольких шагах — граница и за ней чужая страна.

Неожиданно в самой границе совершенно открыто вышло несколько человек. Поставив невдалеке от советской территории, незнакомцы повернули обратно и скрылись.

Горохов — опытный страж рубежей нашей родины. Он знает многие тончайшие и хитроумнейшие уловки врага. Демонстративный подход к нашей границе нескольких людей мог быть совершен с расчетом привлечь на этот участок внимание советских пограничников, с тем, чтобы в другом месте в это время перебраться в Советский Союз своих людей. Но враг мог рассуждать и иначе — дескать, пусть советские пограничники думают, что мы здесь нарочно отвлекаем их внимание, а в другом месте переходим границу.

В нескольких шагах от Горохова, так же замаскировавшись, лежал старший наряда пограничник Степан Завьялов.

Прошло некоторое время. С чужой стороны показались двое мужчин с макинтошами и чехол-данчиками в руках. Они быстро приближались к советской территории, при этом они так же, как и первые разведчики, шли не маскируясь.

Горохов, продолжая скрываться за кустами, незаметно поднял винтовку и взял «на мушку» одного из нарушителей. Тем временем Завьялов зашел к ним сбоку. Когда неизвестные ступили на советскую землю, он моментально поднялся и крикнул:

— Стой, руки вверх!

Нарушители границы были доставлены на заставу.

Во время первого допроса они пытались выдать себя за политэмигрантов, бежавших от гнета фашизма.

— Разве шпионы так переходят границу? — пытался оправдываться один из задержанных. — Вы же знаете, что мы шли прямо, не прячась, оружия при нас нет.

Шпионы и диверсанты просчитались и на этот раз. «Политэмигранты» в конце концов сознались в истинных целях своего «визита» на советскую территорию...

Северо-западная граница.

Письма в редакцию

Восстановите электропроводку

Я, учительница 33-й тайгинской школы, живу в доме НКПС № 153, который в этом году подвергся капитальному ремонту. По особенностям своей работы мне вечерами необходимо заниматься дома подготовкой к урокам и проверкой ученических тетрадей. Этой возможности я лишена. Старая проводка, в связи с ремонтом

дома, сорвана, а новая до настоящего времени не поставлена, (ремонт дома окончен месяц тому назад).

Неоднократно я обращалась к начальнику электростанции с просьбой обеспечить квартиру светом, но никаких мер с его стороны не принимается, а это отражается на моей работе.

С. Коробейникова.

Открыть школу повышенного типа в объеме десятилетки

На станции Тайга есть много рабочих и служащих, которые желали бы учиться без отрыва от производства. Школа семилетка повышенного типа есть, а вот получить среднее образование, работая в Тайге, взрослому населению не так то лег-

ко. Школы повышенного типа в объеме десятилетки нет.

Линпрофсожу надо продумать этот вопрос и если представляется возможность, такую школу в Тайге надо создать.

М. Киселева,
мед. сестра ж. д.
поликлиники.

В запущенном состоянии

Стрелочное хозяйство станции Черемошники находится в самом запущенном состоянии. На неоднократные требования рабочих и командиров станции о том, чтобы привести его в порядок никто не обращает внимания. Враги народа Дергачев и Шалимо вообще не обращали внимания на требования рабочих и тем самым довели стрелочное хозяйство до аварийного состояния.

До начала зимы остались считанные дни. Начальнику Томской дистанции пути нужно принять все меры к тому, чтобы в ближайшее время произвести ремонт стрелочного хозяйства и обеспечить там, где нужно, смену крестовин.

В. М.

Раденко занимается очковтирательством

Председатель месткома блок-поста Мальцево Раденко самоустранился от проведения массовой профсоюзной работы.

В составленном плане работы месткома намечено многое: проведение занятий по изучению Сталинской Конституции, ликвидация безграмотности и малограмотности среди рабочих, организация кружка ПВХО и т. д. На самом деле ничего в жизнь не проводится. Сведения даваемые Раденко в Линпрофсож о всей этой работе являются не чем иным, как очковтирательством.

С-й.

Ответственный редактор
П. ПЛЕНИН.