

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 6 (576)

13 января 1937 года, среда.

Цена 5 коп.

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКУЮ ЗИМУ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Новый подъем стахановско-кривоносовского движения

СОВЕЩАНИЕ ПО СЕЛЕКТОРУ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

6 января состоялось совещание по селектору (селектор—особый вид железнодорожной связи с репродукторами по телефонным проводам) работников 30 железных дорог, проведенное народным комиссаром путей сообщения товарищем Л. М. Кагановичем, совместно со своими заместителями т.т. Постниковым, Биликом и Левченко. На совещании участвовали, кроме руководящих работников дорог, подорожников и НКПС, начальники отделений движения и политотделов отделений, начальники отделений паровозного хозяйства, паровозных и вагонных депо, крупнейших станций, вагонных участков, вагоноремонтных пунктов, дистанций пути, парторги, многие стахановцы-кривоносовцы, а также ряд руководящих работников территориальных партийных и советских организаций.

Совещание было посвящено двум вопросам: 1) Увеличению погрузки и выгрузки, в первую очередь угля, руды, металла, нефтепродуктов, леса, хлеба, семян. 2) Ускорению продвижения поездов и улучшению работы паровозов.



ВЫСТУПЛЕНИЕ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Народный комиссар товарищ Л. М. Каганович дал подробную оценку работе за декабрь каждой дороги в отдельности. Он особо выделил, как неудовлетворительно работающие по погрузке и выгрузке дороги: Северо-Кавказскую, имени Ворошилова, Сталинградскую, Горьковскую, Рязано-Уральскую, Омскую, Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Ашхабадскую; по продвижению поездов дороги: Оренбургскую, Юго-Восточную, имени Ворошилова, Омскую, Ашхабадскую; по паровозному хозяйству дороги: имени Ворошилова, Северо-Кавказскую, Юго-Восточную, Южно-Уральскую, Сталинградскую, Оренбургскую, Ашхабадскую, Туркестано-Сибирскую, Амурскую.

Товарищ Каганович отметил улучшение за последний период в работе дорог: Донецкой, Октябрьской, Ленинской, Ярославской, имени Дзержинского, а также восточных дорог — Амурской и Дальне-Восточной.

Большую помощь в работе дорог оказывают тер-

риториальные партийные и советские организации.

Обеспечить выполнение плана погрузки важнейших грузов.

Основной недостаток в организации погрузки это то, что управления дорог и отделения движения чаще всего предоставляют дело самотеку. Порожняк нередко застревает там, где ему легче застрять, и не двигается туда, где он бывает нужен для погрузки. Например, на Донецкой дороге порожняк застревал на Лиманском отделении и не доходил до Дебальцевского, из-за чего на Дебальцевском отделении скопилось много невывезенных остатков угля. Теперь это отчасти исправлено.

Но на других дорогах из-за неправильной регулировки порожняком важнейшие грузы — уголь, руда, флюсы, семена, металл — порой грузятся хуже, чем менее важные грузы. Нужно оперативно маневрировать порожняком, например, вагоны, поступающие в первой

половине суток, направлять к более отдаленным местам погрузки, а вагоны, поступающие за вторую половину суток, направлять в ближайшие места погрузки, чтобы успеть загрузить их в эти же сутки.

На некоторых отделениях была широко распространена совершенно неправильная установка, что порожняк, поступающий на отделение после 14 часов, не может быть использован для погрузки в течение этих суток, а может быть загружен только на следующие сутки. Стоило только сломить эти настроения, и сейчас загружается в эти же сутки порожняк, поступающий и в 17 и в 18 часов.

На дорогах имеется возможность, при обязательном условии сдачи полностью по приказу порожних вагонов на соседние дороги, перевыполнить план погрузки путем лучшего использования порожнякового направления, путем организации, так называемых, вертушек.

Тов. Кучмин тут же берет обязательство от имени

коллектива работников дороги имени Дзержинского грузить в январе 300 вагонов в сутки сверх плана.

Товарищ Каганович приветствует это первое дополнительное обязательство дороги и советует остальным руководителям дорог последовать его примеру.

Всемерно усилить выгрузку.

Обеспечить перевыполнение плана погрузки, и в частности, обеспечить погрузку местных грузов — дров, товаров широкого потребления и прочих, — продолжает товарищ Каганович, — дороги могут лишь при условии всемерного усиления и ускорения выгрузки.

Народный комиссар отметил неудовлетворительную работу дорог по выгрузке. Количество груженых вагонов, ожидающих выгрузки, на дорогах сети за последний месяц возросло. Несмотря на то, что после изменения отчетного часа оперативных суток ночная работа по выгрузке улучшилась, все же она проходит недостаточно организованно.

Клиентура плохо информируется о времени подхода вагонов для погрузки и выгрузки. Опыт показывает, что те дороги и отделения движения, которые сумели договориться с клиентурой об учащении подач вагонов под погрузку и выгрузку, в частности Донецкая и Сталинская с такими, например, заводами, как имени Кирова, Запорожсталь, тресты Чистяковуголь, Снежнянантрацит значительно ускорили темпы погрузки и выгрузки и таким образом увеличили свои ежедневные ресурсы порожняка для погрузки.

Хорошую инициативу проявили руководители отделений имени Кагановича на Донецкой дороге, которые на практике опровергли предельческий «коэффициент остатков неразгруженных вагонов», добились снижения до минимума ежедневных остатков вагонов под выгрузку. Этот опыт должны перенять все дороги.

Ускорить продвижение поездов.

В декабре, — указывает товарищ Каганович, — на ряде дорог снизилась коммерческая скорость. Причина этого не только в ухудшившейся работе паровозов, но и в том, что участились задержки поездов у семафоров, увеличились простои поездов на промежуточных станциях вследствие ухудшения диспетчерского командования.

Если задержка у семафоров на большой станции еще более заметна, то на мелких промежуточных станциях дежурные по станции чувствуют себя бесконтрольными, сплошь и рядом задерживают поезда без всякой нужды у семафора, останавливают поезда на тех станциях, на которых им останавливаться не полагается, производят самовольные маневры без подготовки — прицепляют 1-2 вагона, а часами задерживают поезда.

Диспетчеры часто держат без нужды поезда под обгоном, тогда как при более быстром, гибком командовании можно было бы эти стоянки резко сократить. Часто гоняют зря паровозы резервом, долго держат паровозы у контрольных постов в ожидании поездов, несформированных из-за нерасторопности работников станции.

Начальники служб движения и даже начальники отделений движения слабо занимаются продвижением поездов, не знают зачастую положения даже с продвижением наиболее важных маршрутов, переключают всю эту работу только на диспетчеров. Это неправильно.

Руководители дорог и отделений движения сами должны по несколько раз в сутки внимательно знакомиться с поездным положением и в случае тех или иных срывов графика тут же принимать необходимые меры к выправлению положения, обеспечивать первоочередной пропуск угольных и нефтяных маршрутов.

Не только руководители дорог и отделений, но часто и начальники станций (Продолжение см. на 2-ой стр.)

ДНБ-июль

Совещание по селектору работников железных дорог

ВЫСТУПЛЕНИЕ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Продолжение. Начало см. на 1-й стр.

не знают конкретного положения на своей станции, какие поезда на каких путях стоят, с каким грузом. За последнее время мы имеем прекрасный опыт ряда диспетчеров (Данилкин — Хилосское отделение Молотовской дороги, Филатов — Павелецкое отделение Москва-Донбасской дороги и другие) по быстрому продвижению поездов. Этот опыт должен быть широко подхвачен движениями.

Сократить простои вагонов на станциях.

Простои вагонов на участковых и сортировочных станциях за последнее время возросли. Это вызвано ослаблением дисциплины на станциях, срывом применения стахановских методов обработки и формирования поездов из-за ослабления руководства начальников станций, а также из-за извращений в формировании поездов. Весной НКПС разрешил для уменьшения простоев вагонов под накоплением формировать поезда из нескольких групп назначения. На местах извратили это разрешение и начали так практиковать формирование поездов, что превратили их в сборные и стали перерабатывать чуть ли не на каждой участковой станции. Сейчас порядок формирования поездов пересмотрен, но чтобы не увеличились простои вагонов в ожидании накопления, движения должны оперативно, на ходу руководить формированием поездов, не допуская извращений. Опыт передовых составителей (Терентьев — ст. Казатин, Румянцев — ст. Ленинград-сортировочная, Витебская, Бондаренко — ст. Енакиево и другие) показывает, что можно значительно ускорить формирование поездов и по-стахановски, по-кривоносковски перевыполнять установленные нормы.

На большинстве участковых сортировочных станций не продуман вопрос о лучшем использовании станционных путей. Так называемый технико-распределительный акт, имеющийся на каждой станции, устанавливает специализацию путей, но нигде не запрещается менять эту специализацию в зависимости от изменения грузопотоков, от изменения характера работы станции. Этого на большинстве станций нет, пути используют механически, уравниловски. Тем самым работники станций создают себе затруднения и увеличивают простои вагонов.

На ряде станций построили механизированные горки, централизованные стрелки. Поэтому необходимо быстрее их освоить.

Далее товарищ Каганович указывает на плохую работу технических контор, на вскрытые вредительские действия в ряде из них: намеренно засылали вагоны без документов, засылали не туда, куда нужно, чтобы облегчить расхищение грузов. Он подчеркивает, что отсутствие бдительности и расхлябанность дисциплины являются питательной средой для враждебных вредительских элементов.

Ликвидировать сбои в работе паровозов, оздоровить паровозный парк.

Останавливаясь на вопросах работы паровозного хозяйства, товарищ Каганович говорит, что паровозники в первые месяцы зимы сдали, работают хуже прошлого года. В паровозном хозяйстве сильно напакостили троцкистско-фашистские вредители. Главным образом они вредили по ремонту.

Но вредительский ремонт мог проводиться лишь в обстановке ослабления бдительности, расхлябанности и разболтанности дисциплины в ряде депо. Нельзя сваливать все прорехи в паровозном хозяйстве на вредителей. Факт, что, самоуспокоившись, комплексные бригады плохо подготовили паровозы к зиме, а машинисты стали хуже ухаживать за своими локомотивами.

В результате безобразного отношения к паровозному хозяйству со стороны ряда начальников депо и паровозных отделений, в этих депо имеется большая запущенность котельного хозяйства на паровозах (течь труб и связей, парение пароперегревателей, порча насосов и пресс-масленок). Отсутствие борьбы за продувку труб приводит к забитости жаровых и дымогарных труб.

Начальники депо перерасходовали деньги на другие нужды и начали наводить экономии за счет запасных частей. Магазины запасных частей есть, а депо не покупают у них запасных частей, предпочитая изготовлять запасные части кустарно, своими силами. В результате детали получают недоброкачественные и обходятся они втридорога. Чтобы повысить качество ремонта, НКПС перевел депо дополнительно деньги на приобретение запасных частей. Нужно строго следить, чтобы эти деньги пошли точно по назначению.

Многие начальники депо и их заместители, вопреки твердому и ясному приказу НКПС, лично не следят за

сдачей паровозов в ремонт и за приемом их из ремонта. В результате возродилась старая практика, когда записывают после поездки по 40 пунктов ремонта.

Народный комиссар предложил обратить особое внимание на ликвидацию запущенности в котельном ремонте, на приведение в порядок кирпичных сводов в топках паровозов, исправить в ближайшие 3—4 дня песочницы на всех паровозах.

Народный комиссар категорически запретил охлаждение паровозов на открытом воздухе, вменил в обязанность паровозным бригадам производить продувку труб как в основном, так и в обратном депо, обязал в каждом депо изготавить и выдать на все паровозы приборы для продувки труб.

Все инженеры, работающие в депо, должны включиться непосредственно в работу по ремонту паровозов, в работу комплексных бригад. Нужно стабилизировать состав комплексных бригад, ликвидировать обезличку в работе машинистов.

В улучшении работы паровозов большая роль принадлежит машинистам-наставникам. Многие из них до сих пор не выполняют своих прямых функций по сопровождению и инструктажу менее опытных машинистов. Работу машинистов-наставников надо организовать таким образом, чтобы они стали настоящими инструкторами по умелому вождению поездов.

Народный комиссар резко критиковал бездеятельность многих начальников паровозных отделений и паровозных служб и предложил им в ближайшие же дни на деле исправить недостатки своей работы. Паровозники должны за оставшиеся 2-2½ зимних месяца поработать так, чтобы перекрыть ту заминку, которая была допущена в ноябре—декабре.

Пора перестать вагонникам плестись в хвосте

Почин вагонников Кагановичского участка Донецкой дороги, борющихся за то, чтобы к концу суток не оставалось ни одного неотренированного вагона, свидетельствует о некоторых проблесках в борьбе за здоровый вагон, но в целом вагонники работают еще плохо, плетутся в хвосте всех служб. Совсем недавно, например, на дороге имени Л. М. Кагановича в следствие неисправности автотормозов, была затруднена работа всей дороги.

В последнее время, не-

смотря на зиму, когда пыли меньше, увеличились отцепки по горению букс. В ноябре было 2.500 отцепок, а в декабре — 2.700. Много отцепок на Сталинской, Томской и других дорогах. Вероятно, что дело здесь не обходится без вредительства. Вагонники слабо борются за улучшение качества ремонта вагонов и не видят вредительских действий.

На вагоноремонтных пунктах нет еще порядка, пункты эти полностью не освоены. Бывают и такие случаи, когда днем вагонники бракуют вагоны, а ночью, когда никто не видит, разбраковывают их „улучшая“ тем самым свои производственные показатели.

Большой резерв для увеличения погрузки представляют вагоны нерабочего парка, занятые под хозяйственные перевозки и другие нужды. За последние дни декабря удалось мобилизовать 6 тысяч таких вагонов и направить их в рабочий парк под погрузку. Но имеется еще и сейчас несколько тысяч вагонов, занятых не по назначению, которые нужно перевести в рабочий парк и тем самым поднять погрузку.

Путейцам надо быть на-чеку.

Путейцы обязаны правильно организовать снегоборьбу и обеспечить бесперебойную работу дорог при метелях и заносах.

Первую половину зимы путейцы прожили благополучно потому, что снега на ряде дорог не было. А если наступят февральские метели и заносы, смогут ли тогда путейцы справиться с ними?

Некоторые путейцы хвалятся, что полностью подготовились к зиме, что все средства снегоборьбы приведены в порядок, однако недавно в районе Рузаевки в течение 12 часов происходил снежный занос, в результате которого выяснилось, что на этом участке не только не была проведена полная подготовка к снегоборьбе, но не были даже поставлены колья и щиты. Это свидетельствует о том, что среди путейцев есть не мало таких работников, которые не прочь зимой отсиживаться, но не вести снегоборьбы. Чтобы справиться с заносами, лучшие путейцы должны быть на-чеку.

Новый подъем стахановско-кривоносковского движения.

Далее товарищ Л. М. Каганович остановился на вопросах политической рабо-

ты и стахановско-кривоносковского движения.

В ответ на принятие Сталинской Конституции лучшие железнодорожники показывают прекрасные образцы работы, организуют свои товарищеские соревнования. В последние дни план погрузки выполняется, но сила подема людей настолько велика, что при правильном ее использовании и развертывании ряд дорог может план значительно перевыполнить.

Под руководством великого Сталина, под знаменем Сталинской Конституции начинается новый подъем стахановского движения в стране. Товарищ Каганович останавливается на письме сталеваров и ответе товарища Орджоникидзе. Мы имеем, безусловно, новый подъем стахановско-кривоносковского движения на железнодорожном транспорте. Особенно важно то, что этот новый подъем и конкретное боевое соревнование разворачивается с новой силой среди таких важнейших категорий работников, как комплексные бригады (пример депо Тайга), машинисты (Катшен, Тыртычный и другие), как составители (Терентьев — станция Казатин, Бондаренко — станция Енакиево, Румянцев — станция Ленинград), дежурные по станциям, диспетчеры, кондукторы и другие. Этот подъем должен сочетаться с выдвижением и ростом новых людей. Товарищ Каганович особенно обратил внимание политработников — на необходимость усиления партийно-политической работы, разоблачения враждебных элементов и улучшения подбора новых работников.

Январь-февраль-март должны стать месяцами нового подъема соревнования на транспорте — такого подъема, который обеспечит быстрое преодоление зимних затруднений и создаст бы к весне на железнодорожном транспорте мощную новую армию стахановцев-кривоносцев второго класса работы.

Товарищ Каганович выразил уверенность, что, вскрывая и разбивая фашистско-троцкистских вредителей, железнодорожники развернут еще шире стахановско-кривоносковское движение и пойдут в дальнейшее победоносное наступление, чтобы с честью выполнить в эту зиму обязательство, данное железнодорожниками любимому вождю трудящихся — великому Сталину.

(Окончание см. на 3-й стр.)

Совещание по селектору работников железных дорог

Окончание. Начало см. на 1-ой и 2-ой стр.

Выступление товарища СИНЕВА

После речи товарища Кагановича слово попросил начальник Октябрьской дороги т. Синев, который заявил, что берет на себя обязательство грузить ежедневно не меньше 3.400 вагонов против плана 2.940 вагонов, т. е. больше плана на 460 вагонов в сутки.

— Мы уверены, — говорит т. Синев, — что выполним это обязательство, ибо на дороге начался серьезный подъем стахановско-кривосовского движения. По инициативе дновского машиниста т. Богданова большое количество машинистов начало водить поезда весом 2500 2.800 тонн на

любых смесях, систематически добываясь нагона времени в пути.

Среди диспетчеров сейчас развернулось большое движение за стопроцентное продвижение поездов по расписанию. 5 января, например, все поезда на Псковском отделении проследовали по расписанию. Особенно выделился диспетчер т. Уваров (Московское отделение), начавший вместе с машинистами борьбу за полное проследование поездов по расписанию. Он ведет учет каждого машиниста, каждого паровоза, подсказывает руководителям депо слабые стороны

в работе машинистов, помогает установить состояние паровозов и прочее. Его примеру последовали диспетчеры первого отделения т. т. Шубин и Крамер, уже добившиеся хорошего следования поездов т. т. Берг, Ямшевич из девятого отделения, тов. Петров из седьмого отделения, т. Андреев из третьего отделения эксплуатации и другие.

Заметно поднялось стахановское движение на станциях Ленинград-сортировочная и Предпортовая, в результате чего эти станции стали укладываться в норму времени на переработку вагонов.

Дополнительные обязательства коллективов дорог

Вслед за товарищем Синевым, о таких же дополнительных обязательствах коллективов работников своих дорог сообщили и другие начальники дорог, участвовавшие на совещании:

Тов. Кучмин — повторил свое взятое обязательство — увеличить по дороге имени Дзержинского среднесуточную погрузку на 305 вагонов сверх плана;

Тов. Ледник — обязуется увеличить по Кировской железной дороге погрузку на 150 вагонов, выгрузку на 200 вагонов сверх плана;

Тов. Амосов — увеличить по Калининской дороге среднесуточную погрузку на 200 вагонов и выгрузку на 120 вагонов сверх плана;

Тов. Русанов — увеличить по Западной дороге среднесуточную погрузку на 315 вагонов сверх плана;

Тов. Пономарев — увеличить по Белорусской железной дороге среднесуточную погрузку на 200 вагонов сверх плана;

Тов. Федан — увеличить по Северной железной дороге среднесуточную погрузку на 150 вагонов сверх плана.

Тов. Винокуров — увеличить по Ярославской железной дороге среднесуточную погрузку на триста восемьдесят вагонов и выгрузку на сто пятьдесят вагонов сверх плана;

Тов. Бакулин — увеличить среднесуточную погрузку по Ленинской железной дороге на двести восемьдесят пять вагонов сверх плана и перевыполнить выгрузку;

Тов. Базеев — увеличить по Казанской дороге среднесуточную погрузку на сто шестьдесят вагонов и выгрузку на сто пятьдесят вагонов сверх плана;

Тов. Фалеев — увеличить по Московско-Окружной железной дороге на сто вагонов в сутки и выгрузку на сто семьдесят

пять вагонов сверх плана;

Тов. Жуков — увеличить по Московско-Киевской железной дороге среднесуточную погрузку сверх плана на двести шестьдесят пять вагонов;

Тов. Торопченков — увеличить по Донецкой железной дороге среднесуточную погрузку на пятьсот тридцать вагонов и выгрузку на триста двадцать пять вагонов сверх плана;

Тов. Трестер — увеличить по Сталинской железной дороге среднесуточную погрузку на двести девяносто вагонов и выгрузку на двести тридцать пять вагонов сверх плана;

Тов. Свириков — увеличить по Юго-Западной железной дороге среднесуточную погрузку на семьсот вагонов и выгрузку на триста пятьдесят вагонов сверх плана;

Тов. Суслов — увеличить по Одесской железной дороге среднесуточную погрузку на триста пятьдесят вагонов и выгрузку на пятьсот пятьдесят вагонов сверх плана.

Тов. Андреев — увеличить по Московско-Донбасской железной дороге среднесуточную погрузку на сто пятьдесят пять вагонов и выгрузку на сто вагонов сверх плана;

Тов. Усачев — увеличить среднесуточную погрузку по Сталинградской железной дороге на сто вагонов сверх плана;

Тов. Дашко — увеличить среднесуточную погрузку по дороге имени Ворошилова на сто пятьдесят и выгрузку на двести шестьдесят вагонов сверх плана;

Тов. Кавтарадзе — увеличить по Рязано-Уральской железной дороге среднесуточную погрузку на двести пятнадцать вагонов сверх плана;

Тов. Шахгильдян — увеличить по дороге имени Кагановича среднесуточную

Собрание жен командиров и стахановцев Тайгинского вагонного участка

На днях в малом зале клуба имени Ленина состоялось общее собрание жен командиров, инженерно-технических работников и стахановцев вагонного депо ст. Тайга. С большой активностью женщины обсуждали итоги Всесоюзного совещания жен командного и начальствующего состава РККА и беседу Лазаря Моисеевича Кагановича с женами командно-технического состава железнодорожного транспорта.

Домохозяйка, жена мастера колесного цеха вагонного депо, т. Селицкая говорит:

— Жены командиров и начальствующего состава РККА призывают нас быть активными помощниками своих мужей на производстве. Я обязуюсь оправдать этот призыв. Буду изучать технику ж. д. транспорта и военное дело. В случае нападения врага надо быть готовой заменить своего мужа на производстве, а если потребуется, то быть готовой к обороне родины. Кроме этого я обязуюсь через библиотеку обслуживать стахановцев, жен и детей художественной литературой.

Т. Попова, счетовод конторы вагонного участка, жена командира РККА, сказала: — Ни одна в мире страна не имеет таких счастливых женщин, как в СССР. Наша женщина свободная, она смело критикует недостатки. Последуем примеру жен командиров Красной Армии, создадим высокую культуру в технологическом процессе на производстве и в своем быту.

Жена инженера по технической учебе т. Володичева взяла обязательство полностью ликвидировать неграмотность среди жен рабочих вагонного депо.

Т. Ряпша, жена зам. начальника дистанции пути, выступая от имени инициативной группы женщин станции Тайга заявила: — Много силы и энергии у женщин нашей свободной страны. У нас не початый край работы. Мы организовали среди женщин домохозяйек кружки по изучению Правил технической эксплуатации. Мы добьемся того, что в любую минуту будем готовы заменить своих мужей на производстве.

Жены комсостава и стахановцев вагонного депо Тайга дали следующие обязательства:

Сделать образцовой подшефную школу № 6. Провести электрическое освещение, радио, оборудовать классы мебелью и наглядными пособиями, организовать обслуживание детей горячими завтраками.

Организовать курсы для жен командиров и стахановцев, желающих приобрести квалификации слесарей, автоматчиков и осмотровиков вагонов.

Вагонное депо привести в культурное, образцовое состояние. К 30 января установить в каждом цехе умывальники, баки для питьевой воды. В депо устроить душ.

К 1 февраля культурно оборудовать клуб и красивые уголки, организовать на производстве буфет.

Жены командиров, инженерно-технических работников и стахановцев вагонного депо вызвали жен командиров, инженеров, техников и стахановцев ст. Тайга на социалистическое соревнование на лучшую подготовку к всесоюзному совещанию жен командиров, инженерно-технических работников и стахановцев железнодорожного транспорта.

П.

Ни один вагон не должен простаивать ни одной лишней минуты

10 января партийной и профсоюзной организациями ст. Тайга был организован рейд проверки наличия задержанных порожних и груженых вагонов по станции.

Бригадой выявлено 17 простаивающих порожних вагонов. Из них с 6 января на путях у электростанции находится два вагона и у пункта осмотра один вагон. На материальном складе один вагон стоял с 7 января, а другие два с 9 января.

О простоях этих вагонов отлично знали дежурные по путям Гунабелис, Гусев, Иванов и Подшивалов. Знали об этом и маневровые диспетчеры Шерб, Васильев, Локтионов и Нагнибеда, однако ни один из них не принял немедленных мер к отправлению порожняка к месту погрузки. Перед глазами у манев-

ровых диспетчеров с 6 января простояло 4 вагона груженых углем назначением ст. Яшкино. Груженый вагон назначением ст. ЯЯ простаивал с 4 января. От 2 до 5 суток на станции Тайга простояли 28 груженых вагонов, большинство из них груженные углем местного назначения.

Вагон № 693432, груженный углем, стоит в новом тупике на ст. Тайга с 19 декабря. Там же вагон № 573010, груженный щитами, назначением на Кузбасс, простаивал с 24 декабря. Оба вагона занесены снегом.

На 17 луть со станции Томск II прибыл состав из 9 вагонов. Безответственность маневрового диспетчера Локтионова привела к тому, что этот состав простоял в Тайге целые сутки нерасформированным.

Бригада в течение 3 часов не только сумела отыскать простаивающие вагоны, но и составить в двух экземплярах натурные листки на каждый станционный участок. Натурные листки немедленно были поданы маневровому диспетчеру и дежурному по путям. В ночную смену из 17 порожних вагонов 15 вагонов были отправлены к местам погрузки. Из 28 груженых вагонов отправлено к месту назначения 14 вагонов, 6 вагонов поданы под сортировку и 7 вагонов под выгрузку. В эти сутки не поданным остался один груженый вагон и два порожних не отправлено.

Бригада рейда: Юзифович, Куриленко, Плотичин, Зверьков, Ребитва, Седельников, Майнов, Носенко, Куштейно, Малышев, Пленин.

Яростный натиск мятежников на всех участках мадридского фронта

Республиканцы оказывают решительное сопротивление непрерывным атакам германских войск и марокканцев

Сообщения комитета обороны Мадрида

МАДРИД, 9 января. (ТАСС). В мадридском районе вчера весь день шел сильный бой у Аравака. Республиканцы продолжают оказывать энергичное сопротивление неприятельским атакам. Фашистская авиация бомбардировала позиции республиканцев и населенную часть Мадрида. Республиканская авиация с большим успехом бомбардировала позиции и обстреляла из пулеметов замеченные ею скопления противника.

На мадридском фронте убит находившийся во главе своего батальона Пичелли—видный рабочий итальянской компартии, бывший депутат итальянского

парламента отважный антифашистский боец.

ЛОНДОН, 9 января. (ТАСС).

По сообщениям из Испании, нынешние бои на мадридском фронте являются крупнейшими сражениями с начала гражданской войны. Отличительной чертой боев является упорство, с которым правительственные войска оказывают сопротивление. Если правительственные войска, — пишут корреспонденты, — будут продолжать бороться с тем же мужеством, то потеря передовых постов на севере не поставит Мадрид под непосредственную угрозу.

Сегодня рано утром бои на

мадридском фронте продолжались. Вчера ночью правительственным войскам удалось приостановить наступление мятежников на Эль Пардо. В предшествовавшие часы мятежники продолжали медленно продвигаться на фронте, простиравшемся от Каса дель Кампо до Махадаонда. Правительственные самолеты сбросили три тонны бомб на войска мятежников.

Непрерывный огонь правительственных батарей приостановил вчера наступление мятежников, и в полдень правительственные войска начали наступление на Махадаонда.

Самые ожесточенные бои происходили между Лас Росас и Умера. Правительственные войска сражались с исключительным мужеством. Было много ручных схваток.

По сообщению мадридского корреспондента агентства Рейтер, самолеты мятежников бомбардировали сегодня утром Мадрид в 4 часа 30 минут и в 6 часов. В 12 часов 50 минут авиация мятежников вновь бомбардировала Мадрид. Английское посольство в Мадриде подверглось бомбардировке с самолетов мятежников. Ранены три человека.

ПАРИЖ, 8 января. (ТАСС). Как передает агентство Гавас, в коммюнике комитета обороны Мадрида, опубликованном сегодня в полдень, говорится:

„Мятежники на рассвете вновь атаковали позиции республиканцев в районе Посуэло де Аларкон и Умера, где в течение двух дней происходят бои. Республиканцы мужественно сопротивляются натиску германских и марокканских войск. Три волны нападавших разбились о позиции правительственных войск. Продолжается ожесточенное сражение“.

ПАРИЖ, 9 января. (ТАСС). Вечерняя печать публикует следующее сообщение комитета обороны Мадрида, опубликованное сегодня в полдень:

„Несмотря на чрезвычайно тяжёлые потери, которые мятежникам причинены в результате последних боев к северо-западу от Мадрида, мятежники, поддерживаемые мощной военной техникой и новыми подкреплениями германских войск продолжают оказывать яростное давление на всех секторах и особенно в секторе Аравака. Энергично поддерживаемые авиацией республиканские войска оказывают решительное сопротивление непрерывным атакам противника“.

Привет боевым подругам работников железнодорожного транспорта!

Сегодня в клубе имени Ленина в 6 часов вечера открывается совещание жен командиров, инженерно-технических работников и станхановцев Тайгинского отделения.

В порядке дня совещания стоят следующие вопросы:

1. Проработка материалов Всесоюзного совещания жен командного и начальствующего состава РККА.

2. Утверждение плана работ Культбытсовета на январь и февраль месяцы.

После окончания совещания будет проведен вечер художественной самодеятельности.

ПОЛОЖИТЬ КОНЕЦ ФАШИСТСКОМУ РАЗБОЮ

Однодневный заработок на постройку военных кораблей

Рабочие 4 околотка Тайгинской дистанции пути, заслушав сообщение о гибели от руки испанских пиратов советского теплохода „Комсомол“, выражают глубокое негодование и презрение к врагам Советского Союза.

В резолюции, принятой на митинге, рабочие заявили:—Мы требуем должного ответа пиратам, отъявленным врагам трудящихся, пытавшимся спровоцировать Советский Союз на войну.

Все как один, мы по первому зову нашего правительства выступим на защиту нашей доблестной родины. Если бандиты вынудят нас взяться за оружие, то они получат жесточайший и сокрушительный отпор.

Рабочие и командиры 4 околотка отчислили однодневный заработок на постройку новых теплоходов и боевых судов Красного флота.

По поручению митинга
Прокофьев.

Будем крепить боевой Красный флот

Большое негодование вызвало у рабочих и служащих ст. Богашево, сообщение о потоплении испанскими фашистами теплохода „Комсомол“.

Коллектив станции Богашево горячо приветствует предложение о сборе средств на постройку новых боевых судов Красного флота.

В ответ на гнусные бесчинства испанских бандитов рабочие и служащие взяли обязательство развить оборонную работу.

На постройку нового теплохода „Комсомол“ коллектив ст. Богашево отчислил однодневный заработок. По поручению собрания
Розум, Ромашев.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Грубьянка руководит пионерами

Уважаемый товарищ редактор!

На раз'езде Антибесс безобразно плохо работает пионерский отряд. На одном из пионерских сборов мы решили собираться один раз в пятидневку, но вот проходит уже месяц, а ни одного сбора еще не было.

Пионерским отрядом руководит Валентина Гуренова, которая среди пионеров авторитетом не пользуется. Ее мы не уважаем за то, что она очень грубая с нами, много в ней зазнайства.

Пионеры Антибесского отряда: **Анатолий Шевченко, Алексей Исаев, Николай Сенин, Николай Полянин.**

Новый рекорд комплексной бригады т. Зайцева

Комсомольская комплексная бригада тов. Зайцева В. взятое обязательство—отремонтировать за один час пассажирский паровоз продолжительной тепловой промывкой,—выполнила.

11 января бригада дала новый рекорд, отремонтировав пассажирский паровоз № 205-76 за 48 минут, сменив поршневые и золотниковые кольца, дышло-вое движение, арматуру и ударно-ходовые части.

Анищенко.

Ответ. редактор

А. Кравченко.



Вид Мадрида—столицы Испанской республики.

(Союзфото).

НОВЫЙ МЯТЕЖ КИТАЙСКИХ ГЕНЕРАЛОВ ПРОТИВ НАНКИНА

Очередная японская провокация гражданской войны в Китае

ШАНХАЙ, 8 января. (ТАСС). Как сообщает агентство Рейтер, группа генералов Чжан Сюэ-яна категорически воспротивилась реорганизации северовосточной армии провинциального правительства Шеньси. Войска мятежных генералов оцепились в 80 километрах от Сиани (столица Шеньси) и оказали сопротивление

частям нанкинского правительства. Агентство Рейтер высказывает опасение, что могут начаться крупные столкновения. По мнению ответственных кругов, подтверждение слухов о столкновении будет означать, что прояпонская клика сумела спровоцировать новую гражданскую войну в Китае.

По последним сообщениям агентства Рейтер, войска нанкинского правительства получили приказ немедленно возвратиться в район Сиани, откуда они возвращались после освобождения Чан Кай-ши. В 80 километрах на восток от Сиани произошла уже стычка с войсками Чжан Сюэ-яна

С ПОРУЧЕНИЯМИ ГИТЛЕРА

ШАНХАЙ, 8 января. (ТАСС). По сообщению газет 6 января в Сингапур прибыл Ван Цзин-вей, который направляется в Китай. Сианьская радиостанция на днях передавала сообщение, что Ван Цзин-вей перед отъездом из Европы имел встречу с Гитлером и заверил его, что в случае своего возвращения к власти он добьется включения Китая в „японо-гер-

манский антикоминтерновский блок“. Ван Цзин-вей обещал Гитлеру, согласно сообщению той же радиостанции, что поведет решительную кампанию против красных и никогда не пойдет на компромисс с антияпонскими элементами нанкинского правительства. Гитлер, говорится далее в сообщении, раз'яснил Ван Цзин-вею сущность германо-японского со-

глашения и заверил Ван Цзин-вея, что он может рассчитывать на помощь со стороны Германии и Японии.

Указанная радиостанция сообщила так же, что один из близких к Ван Цзин-вею китайских дипломатов имел совещание с японским послом в Лондоне и что между ними „достигнуто полное взаимопонимание“.