

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 118 (826)

24 ноября 1938 года, воскресенье

Цена 8 коп.

Товарищу СТАЛИНУ

ПРИВЕТСТВИЕ, ПРИНЯТОЕ НА СОБРАНИИ АКТИВА НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Любимому другу, великому вождю и учителю всего трудящегося человечества, гениальному организатору побед социализма Иосифу Виссарионовичу Сталину актив НКПС шлет свой горячий боевой привет.

Мы, командиры, политработники и стахановцы-кривоносцы железнодорожного транспорта, собрались для того, чтобы искренне и разумно подвести итоги работы, подвергнуть большевистской критике собственные недостатки и наметить задачи для четкой, бесперебойной работы всего железнодорожного конвейера в условиях зимы 1938—1939 гг.

Уроки прошлой зимы научили нас многому. Вернувшись на транспорт весной 1938 года Ваш боевой соратник, сталинский нарком Лазарь Моисеевич Каганович вновь сплотил вокруг себя лучших людей транспорта, повел большевистскую борьбу за очищение транспорта от троцкистско-бухаринской банды вредителей, шпионов, диверсантов, борьбу с нарушением сталинских основ руководства, с самоуспокоенностью, с безразличием, борьбу за новый подъем транспорта на высшую ступень, за культуру труда, за большевистскую дисциплину, за большевистскую проверку выполнения решений партии, правительства и приказов НКПС, за смелое развертывание критики и самокритики, невзирая на лица.

Под руководством Лазаря Моисеевича Кагановича, который неустанно учил и учит нас воплощать в жизнь все Ваши, Иосиф Виссарионович, мудрые указания, железнодорожный транспорт сумел в основном ликвидировать преступное, казенно-бюрократическое отношение к передовым методам стахановского труда. Стахановско-кривоносское движение поднялось на новую ступень, выросли замечательные кадры новых инициаторов борьбы за культурный, образцово организованный труд. На руководящие командные посты выдвинуты сотни и тысячи честных людей, безаветно преданных делу партии Ленина—Сталина. Ряды интеллигенции транспорта непрерывно пополняются за счет верных сынов и дочерей народа, в прошлом рядовых железнодорожников.

Ваши слова, дорогой Иосиф Виссарионович, о том, что: «Без критики двигаться вперед нельзя», мы и сейчас кладем в основу своей работы, ибо, несмотря на значительные успехи, наш железнодорожный транспорт еще имеет отстающие участки и не работает поэтому на полную мощность.

Актив НКПС подверг большевистской критике отстающие участки работы и потребовал от командиров и политработников вести решительную борьбу с настроениями вреднейшей самоуспокоенности, беспечности и недооценки большевистской подготовки к работе зимой.

Наше внимание сейчас направлено на ускорение оборота вагонов, на приведение в образцовое состояние паровозного парка, на полную подготовку к зиме путевого хозяйства и всех других участков железнодорожного транспорта.

Зима — ответственный период в работе транспорта и является суровым контролером нашей работы. Но мы уверены, что преодолеем трудности зимней работы и сделаем зиму большевистской. Поручкой этому является повседневная забота и руководство нашей партии и правительства и лично Ваше, дорогой Иосиф Виссарионович, неослабное внимание к бесперебойной работе железнодорожного транспорта.

Мы полны непоколебимой уверенности в победе нашего дела. Эта уверенность еще более крепнет потому, что мы, железнодорожники, как и весь наш народ, как и все трудящиеся нашей страны Советов, имеем теперь неиссякаемый источник обогащения знаний, большевистскую энциклопедию основ марксизма-ленинизма — Историю ВКП(б), над созданием которой работали лично Вы, товарищ Сталин.

Решение Центрального Комитета партии «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском „Краткого курса Истории ВКП(б)“» открывает перед нами пути подлинно большевистского воспитания и выращивания кадров, их идейно-политической закалки. Мы обещаем Вам, Иосиф Виссарионович, принять все меры к тому, чтобы решение Сталинского Центрального Комитета было полностью выполнено на транспорте.

Мы твердо помним о капиталистическом окружении и даем Вам, товарищ Сталин, слово вооружить всех железнодорожников непримиримой большевистской бдительностью, до конца разоблачить вражеское охвостье, притаившееся еще кое-где на транспорте.

Мы обещаем Вам, товарищ Сталин, так сочетать хозяйственные задачи с политическими, чтобы армия железнодорожников еще теснее сплотилась вокруг нашей партии и ее Сталинского Центрального Комитета, чтобы наш социалистический транспорт рос и креп с каждым днем, чтобы он становился настоящей крепостью обороны страны Советов.

Да здравствует великая, непобедимая партия Ленина—Сталина, организатор социалистической революции, партия, ведущая нашу страну по пути побед! Да здравствует наш мудрый, наш родной отец и учитель великий Сталин!

Коммунисты обсуждают постановление ЦК ВКП(б)

На станции Тайга в парторганизациях жилищно-ремонтной конторы, на станции и в других организациях прошли партийные собрания с обсуждением постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском „Краткого курса истории ВКП(б)“».

Выступавшие на собраниях тт. Подзоров, Скибин (станция) и многие другие заявили, что постановление ЦК ВКП(б)

действительно поможет коммунистам и интеллигенции овладеть большевизмом.

В своих решениях коммунисты единодушно одобрили все мероприятия, намеченные постановлением ЦК партии. Сейчас в парторганизациях началась подготовительная работа для широкого разъяснения постановления ЦК ВКП(б) среди комсомольцев, интеллигенции и беспартийных рабочих.

ВСЕСОЮЗНАЯ ПЕРЕПИСЬ НАСЕЛЕНИЯ 1939 г.

26 июля 1938 г. Совет Народных Комиссаров Союза СССР постановил:

1) Провести Всесоюзную перепись населения на 17-ое января 1939 года.

Всесоюзная перепись населения имеет огромное значение. Перепись даст точный учет населения, а учет населения необходим при планировании. В. И. Ленин сказал: «Социализм — это учет». Отсюда, жизнь социалистического государства, какковым является наша родина, немыслима без учета, так как без учета нельзя вести плановое социалистическое хозяйство.

Люди являются самым ценным капиталом в социалистическом государстве, как сказал т. Сталин, поэтому учет населения, учет самого ценного капитала — есть важнейшее и ответственнейшее государственное дело. Перепись имеет важнейшее народно-хозяйственное значение. Она даст ценнейший материал для планирования сталинских пятилеток. Учет населения даст материалы для более точного административного районирования страны. Обеспечение населения школами, больницами, коммунальным и жилищным строительством, развертывание снабжающих организаций — для всего этого перепись населения даст необходимые цифры.

Учет квалификации трудящихся, их распределение по отраслям промышленности и сельскому хозяйству даст возможность планирования дальнейшего расширения и улучшения работы нашей промышленности и сельского хозяйства, усиления и укрепления обороноспособности нашей страны.

Перепись имеет колоссальное международное значение. Она покажет всему миру неотразимые цифры роста промышленности, социалистического сельского хозяйства, науки, культуры, разнообразие и высокий уровень многомиллионных рабочих кадров,

инженерно-технических и научных сил, она покажет пышный расцвет всей страны, которой возможен только в условиях социалистического государства.

Это многогранное значение Всесоюзной переписи населения 1939 года говорит о значительнейшей важности государственного дела. Программа переписи составлена под непосредственным руководством главы правительства тов. В. М. Молотова, а ответственность за производство переписи по Союзу ССР возложена на начальника Центрального Управления Народно-хозяйственного учета при Госплане СССР. Кроме работников НХУ привлечены к работе по переписи работники госучреждений, совхозов и колхозов.

Важность работы по переписи требует выделения таких работников, которые вполне могут справиться с этой работой, поэтому каждое лицо, выделенное организацией или учреждением проверялось президиумом райисполкомов, облизполкомов и по проверке утверждалось.

Организацию переписи 1937 года Совнарком СССР признал неудовлетворительной, а материалы переписи дефективными. Враги народа, пробравшиеся к руководству Центрального Управления Нархозучета провели работу переписи 1937 года с грубейшим нарушением основ статистической науки. Громаднейшая государственная работа была сведена на нет.

Учитывая этот урок, все работники переписи, партийные и профсоюзные организации, граждане всего Союза ССР должны отнестись к проведению переписи со всей серьезностью, проявляя строжайшую бдительность, устраняя всякие попытки вредительской работы врагов народа.

И. Пиоттух,

пом. инспектора Нархозучета.

В ОТВЕТ НА ПРИЗЫВ КОЛЛЕКТИВА ТАЙГИНСКОГО ПАРОВОЗНОГО ДЕПО

ДОСТОИННО ВСТРЕТИМ ВСЕНАРОДНЫЙ ПРАЗДНИК

С большим политическим подъемом обсуждают письмо Тайгинских паровозников рабочие и командиры смен станции Тайга.

Единые смены станции единодушно включились в социалистическое соревнование за коллективную стахановскую работу, за достойную встречу всенародного праздника — второй годовщины Сталинской Конституции.

Рабочие и командиры смен, следуя указаниям наркома товарища Л. М. Кагановича, данных им в речи на совещании актива НКПС, обязались в ближайшее время коренным образом улучшить работу станции Тайга и добиться права на получение переходящего красного знамени дороги.

Артамонов,

пред. МК ст. Тайга.

Речь наркома воодушевляет на боевые дела

В цехах и сменах Тайгинского вагонного участка прошли собрания рабочих, посвященные речи наркома товарища Л. М. Кагановича на совещании актива НКПС.

Воодушевленные выступлением наркома стахановцы и ударники, по примеру Тайгинских паровозников, по-большевистски развертывают социалистическое соревнование.

Выступивший на собрании слесарь-стахановец т. Коваленко заявил, — речь наркома воодушевляет нас на новые дела, я беру на себя обязательство в этот месяц оборудовать 40 вагонов новыми автотормозами вместо 30 по норме.

Мастер механического цеха т. Лукин по поручению рабочих заверил коллектив в том, что к дню 2-й годовщины Ста-

линской Конституции механический и кузнечный цеха будут целиком стахановскими. Такое же обязательство взяли на себя рабочие по среднему ремонту вагонов.

В колесных мастерских стахановец т. Горбачевский обязался повысить производительность труда в 3 раза, т. Богаченко взял на себя обязательство выполнить месячное производственное задание по перетяжке бандажей у 110 колесных пар за 10 дней. Токарь т. Карпов обязался ежедневно обтачивать 6-7 колесных пар при норме 4.

А. Финогоров,

секретарь парткома вагонного участка ст. Тайга.

В ближайшие месяцы доведем до конца дело завершения ликвидации неграмотности и малограмотности

Активно участвовать в ликвидации неграмотности

В этом году активно взялись за выполнение исторического решения ЦК ВКП(б) и СНК СССР о ликвидации неграмотности и малограмотности учителя и учащиеся Тайгинских железнодорожных школ № 33, 34 и Тутальской школы № 26.

Директор школы № 33 т. Евстратов первый инициатор включения учащихся и учительства в работу по ликвидации неграмотности. В этой школе учащиеся взяли на себя обязательство обучать неграмотных и малограмотных членов семьи. 38 учащихся - культармейцев обучают 47 человек.

Лучшие учителя школы отличницы тт. Белая, Попова и Преображенская выделены методистами, они проводят инструктаж и проверку обучения неграмотных и малограмотных. Товарищ Белая кроме того является методистом в школах месткома паровозного депо. Положительные результаты по ликвидации неграмотности имеет школа № 34, там так же выделены ученики - культармейцы. 44 культармейца обучают 44 человека членов семьи. Особенно хорошо работают по ликвидации неграмотности ученики Хилкина и Юрева.

Большую работу по ликвидации неграмотности проводит директор Тутальской школы т. Хиварова. Она мобилизовала на это дело все учительство и учащихся старших классов. Обучением охвачены все неграмотные и малограмотные станции. Учительницы Мосевич и Золотарева большое внимание уделяют методической работе в школах ликбеза.

Учителя Иверской школы тт. Ушакова и Кобзев охватили учебой 34 человека неграмотных и 28 человек малограмотных. Кроме того для индивидуального обучения неграмотных ими создана группа культармейцев.

Однако на ряду с этим надо отметить безответственное отношение некоторых директоров к делу ликвидации неграмотности. Директор школы № 32 ст. Тайга Мазаров до настоящих дней не мобилизовал учительство и учащихся школы для работы по ликвидации неграмотности. Плохо относится к делу ликвидации неграмотности и малограмотности директор Анжерской неполной средней школы т. Курочкин. Он даже не выделил методистов. Зав. школой блок-поста Пыхтач т. Жиликов за пользование помещением школы для обучения неграмотных требует деньги.

Этим школам следует взять пример с коллективов других школ, активно включившихся в дело ликвидации неграмотности и малограмотности. **П-в**

За полную ликвидацию неграмотности и малограмотности

Коллектив работников блок-поста Тальменка энергично взялся за работу по ликвидации неграмотности и малограмотности. Начальник блок-поста т. Лопаносов выделил для занятий помещение, дорожный мастер т. Гаврилюк обеспечивает его отоплением и освещением.

Всего в школе ликбеза учится 44 человека, из них 13 неграмотных и 31 малограмотных. Не охваченных учебой нет.

Председатель месткома б/п Тальменка тов. Панков, в прошлом не уделявший внимания ликбезу, сейчас горячо взялся за работу. Он повседневно интересуется работой школы.

В. Сумова,
раз'ездной инструктор райкома союза ж. д.

Не выполняют решения партии и правительства

На нашем Тайгинском отделении со стороны ряда председателей месткомов не чувствуется ответственности за выполнение решения ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 16 января 1936 года о ликвидации неграмотности и малограмотности.

Взять к примеру председателя МК станции Ижморская Стрельникова. Он ровным счетом ничего не сделал по организации школы ликбеза, хотя на станции имеется свыше 20 неграмотных и 28 малограмотных рабочих и членов их семей. Приехавшей с целью налаживания учебы неграмотных и малограмотных раз'ездной учительнице т. Опалихиной он не оказал никакого содействия.

Не лучше относится к работе ликбеза председатель месткома ст. Томск II Седякин. С тем, чтобы не утруждать себя, он передоверил важнейшее дело по ликвидации неграмотности и малограмотности сво-

ему техническому секретарю месткома т. Кислицыной и считает, что все зависящее от него сделано. В результате оказывается, что из 153 малограмотных учатся только 42, а из 40 человек неграмотных школой охвачено 33.

Такое же положение по местному комитету паровозного депо Тайга (председатель МК Кожмяченко). Из 70 человек неграмотных обучается всего 21, а из 224 малограмотных - только 42 человека. Плохо обстоит дело с ликбезом на полевых станциях: Яшкино, Литвиново, Хопкино и др.

Райкому союза железнодорожников надо обратить серьезное внимание на ликвидацию неграмотности и малограмотности, ставив этой работой заниматься все месткомы. Ликвидация неграмотности и малограмотности очень большое и важное дело.

С. П.

ПРИМЕРНАЯ ШКОЛА

При месткоме жилищно-ремонтной конторы ст. Тайга школа неграмотных начала свою работу с сентября месяца.

Все неграмотные и малограмотные, в количестве 38 человек, учатся. Посещаемость школы составляет 90-100 процентов. В комнате для занятий чисто, светло и уютно. Имеется необходимая мебель и учебные пособия.

Занятия с неграмотными и малограмотными проводятся по расписанию. Ведется учет успеваемости. Все учащиеся соревнуются между собой.

Учащиеся данной школы в усвоении

программного материала имеют положительные результаты. Нужно отметить, что учительница т. Савичева - руководитель этой школы, очень много уделяет времени и внимания делу быстрой ликвидации неграмотности.

Сейчас товарищ Савичева, занимаясь в этой школе, одновременно проводит занятия в школе при столовой райтрансторгпита, где ею охвачено учебой 22 человека.

Федотов,

инструктор Тайгинского РК союза железнодорожников.

ХОРОШИЙ ОРГАНИЗАТОР

Много трудов пришлось затратить учительнице т. Коробовой для того, чтобы хорошо организовать работу школы ликбеза при месткоме ст. Тайга.

Умелый подход к учащимся, знание своего дела, стремление охватить учебой всех неграмотных и малограмотных, работающих на данной станции - вот что характеризует работу т. Коробовой.

Школа т. Коробовой не плохо обеспечена всеми учебниками, письменными принадлежностями и географическими картами.

Все учащиеся охвачены соцсоревнованием на лучшую успеваемость. В целом

учащиеся школы соревнуются со школой при месткоме паровозного депо.

При непосредственном участии т. Коробовой, организованы с учащимися две экскурсии в типографию районной газеты «Сталинский путь», в связи с прохождением материала по соответствующей теме.

Успеваемость учащихся хорошая. Среди учащихся т. Коробова проводит читку литературы с подробным раз'яснением прочитанного.

Тов. Коробова может служить примером для всех учителей школ ликбеза нашего отделения.

Ф-в.

О комиссиях содействия по проведению Всесоюзной переписи населения

Каждый гражданин СССР должен знать о Всесоюзной переписи населения 1939 г. то, что говорят о ней партия и правительство. Чтобы ближе и организованнее ознакомиться с вопросом о Всесоюзной переписи, необходимо низовым партийным, профсоюзным организациям, командам и хозяйственникам создать в своем коллективе комиссии содействия Всесоюзной переписи 1939 г.

Круг работы этих комиссий сводится примерно к следующему:

а) массово - раз'яснительная работа с коллективом и членами их семей (организация чтот, бесед, докладов, лекций и т. п., раскрывающих роль и значение Всесоюзной переписи населения 1939 г.); б) знакомство с вопросами переписного листа, подготовка к точным, ясным и определенным ответам на вопросы переписного листа; в) организация помощи работникам переписи по месту жительства в части охвата переписью всего населения счетного

участка на 100 процентов; г) устранение всех препятствий, мешающих учетчику своевременно, быстро и полностью заполнить переписные листы; д) выполнение необходимых предложений учетчика во время предварительного обхода (с 12 по 16 января).

Комиссии содействия окажут работникам переписи, а в целом нашему правительству, огромную помощь в этом деле. Однако значение комсодов переписи недооценивают и их роли недопонимают многие низовые организации и руководители учреждений и предприятий. По большому числу сельсоветов и колхозов мы на сегодняшний день не имеем сведений об организации комиссий содействия.

Тайгинский горсовет, Яшкинский поссовет организовали комиссии, но в работе они не приступили. Сильнейшие транспортные партийные и профсоюзные организации Тайгинского узла, очевидно, еще не задумывались об организации комиссий



На снимке: Молодая учительница Е. К. Антонова, преподающая первый год в 1-й школе гор. Тулы, объясняет урок ученице 3-го класса Вере Сухановой.

Фото Н. Кубеева (Союзфото) „Прессклише“.

Замечательное соревнование

Учащиеся неполной средней железнодорожной школы № 32 ст. Тайга развешивают социальное соревнование на достойную встречу второй годовщины Сталинской Конституции.

На днях учащиеся 6 класса заключили договор на социалистическое соревнование с помощником машиниста депо Тайга т. И. Масловым. Замечательное соревнование учащихся с пом. машинистом началось.

В заключенном социалистическом договоре тов. Маслов взял обязательство:

не допускать аварии и браков в работе, дать экономию угля 20 процентов к норме, содержать паровоз в чистоте.

Учащиеся со своей стороны обязались: дать за II четверть учебного года 90 процентов абсолютной успеваемости, выполнять все домашние задания добросовестно, аккуратно и чисто. От коллектива учащихся договор подписали тт. Кулакова, Пашинцева, Кулагин и Федоров.

У-в.

содействия, а ведь члены этих организационных комитетов буквально все уголки г. Тайга. Через членов транспортных партийных и профсоюзных организаций можно охватить все население г. Тайга, побудив этих членов, в порядке соцсоревнования, вести работу по месту жительства, принимая горячее участие в работе уличных и квартальных комитетов.

На наш запрос, что сделано по организации комиссии содействия Всесоюзной переписи т. Кожмяченко (МК паровозников) открыто сказал: «ничего»; тов. Старков, пропагандист парторганизации паровозников, ответил, что парторг Ильинских и Агафонов (последний выделен для работы по переписи от паровозников зав. переписным отделом) что-то говорили, на верное, организовали. Председатель месткома вагонников т. Ходоровский ответил, что нет указаний по этому вопросу, поэтому он ничего не делает и т. д.

Все эти объективные причины надо отбросить и немедленно развернуть работу комиссий, хотя бы по тому минимальному плану, который здесь изложен.

И. Пиотух,
пом. инспектора по переписи.

Новым мощным под'емом политической и производственной активности встретим всенародный праздник—день Сталинской Конституции!

Высокие скорости

Паровозники Тайгинского депо развешивают социалистическое соревнование на достойную встречу второй годовщины Сталинской Конституции.

20 ноября на участке Тайга-Болотная машинист т. Гаврилов провел товарный поезд с перевыполнением технической скорости на 12 км в час. Машинисты тт. Лукин, Трошков и Рандин Н. водят поезда с перевыполнением технической скорости на 9 км.

На участке Тайга-Мариинск машинист Зимницкий провел поезд со скоростью 42 км в час при норме 33. Машинисты тт. Егорченко и Высоцкий перевыполняют техническую скорость на 7-8 км каждый.

В. Иванов.

Передовой цех

Новый под'ем социалистического соревнования охватил коллектив рабочих и командиров промыслового цеха депо Тайга.

В этом цехе плотник т. Лебедев А. на разных работах увеличил производительность труда в 4 раза. Токарь т. Шалыгин Б. за смену вырабатывает три нормы. Слесарь Анисимов, ремонтируя дышлое движение паровоза, за смену выполнил две нормы. На той же работе слесарь Кокшаров А. выработал две с половиной нормы. Слесарь Швецов на разных слесарных работах поднял производительность труда на 270 процентов. Слесарь т. Домашенко вырабатывает 312 процентов к норме.

И. Тихонов.

За пять минут списывает состав

Новым производственным под'емом коллектив Краснознаменной станции Судженка встречает всенародный праздник—день утверждения Сталинской Конституции СССР.

Единая смена дежурного по станции т. Богомякова 18 ноября обеспечила выполнение плана погрузки на 120 процентов, задание по маршрутизации на 150 процентов. Грузовой простой вагонов составил 10,6 часа при норме 16.

В этой смене хорошо работали старший стрелочник т. Щербинин, осмотрщики вагонов тт. Шевченко, Ющенко, Егоров, осмотрщики-продавчики тт. Гайсенов, Сергеев и технический конторщик тов. Константинов. Все эти работники перевыполнили в два раза установленную норму. В этот день технический конторщик Константинов производил списывание вагонов состава за 5 минут.

Шевцов,

нач. станции Судженка.

ИНИЦИАТОРЫ СОРЕВНОВАНИЯ

Идет социалистическое соревнование, посвященное второй годовщине Сталинской Конституции, среди рабочих вагонного депо ст. Тайга.

Плотник т. Носков М. за смену произвел оборудование 4-х вагонов для людских перевозок, выработав 240 процентов к норме. Плотник т. Нагавицин

сделал настил полов у трех вагонов, в этот день он поднял свою производительность труда на 280 процентов. Плотник т. Шурмин К. за семичасовой рабочий день произвел обшивку кузовов у пяти вагонов, выработав 238 процентов к норме.

В. М.

Три нормы за смену

В механическом цехе паровозного депо Тайга, после того как было принято письмо ко всем железнодорожникам Томской с призывом развернуть коллективную стахановско-брюновскую работу и достойно встретить всенародный праздник—день Сталинской Конституции, среди рабочих широко развернулось социалистическое соревнование.

Кузнец т. Денеко Ф. с молотобойцем т. Желниным, освоив работу на двух горнах, на поковке рессорных шайб выработали за смену три нормы. Токарь т. Батулин

В., работая на двух станках, увеличил производительность труда на 300 процентов. Токарь т. Рябухин П. вырабатывает за смену больше двух с половиной норм. Фрезеровщик т. Писаненко И. дает 260 процентов к норме. Фрезеровщик Вдовин С. довел свою выработку до 230 процентов к норме. Строгальщик Иванов И., так же освоив работу на двух станках, поднял производительность труда на 230 процентов. Долбежница Жукова Т. на разных работах дает за смену две нормы.

М. Вальдов.

Готовятся на должность сцепщика

Старшая стрелочница ст. Тайга т. Лыкова и проводница паровозов т. Караульнова поставили перед собой задачу освоить квалификацию сцепщика.

Молодые женщины энергично взялись за изучение нового для них дела. 25 ноября они будут сдавать испытания. До настоящего времени женщин-сцепщиков на ст. Тайга не было.

Тютюнинов,
зав. курсами ст. Тайга.

Быстро формируют поезд

В ответ на письмо коллектива Тайгинских паровозников с новой силой развешивается социалистическое соревнование в единых сменах станции Тайга.

Составитель т. Майков формируя и расформировывая составы перевыполняет нормы почти в полтора раза. Составители тт. Лапин и Писарев подняли производительность труда на 108 процентов, а сцепщик т. Жутов на 111 процентов.

Артамонов,

пред. МБ ст. Тайга.

ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПОГРУЗКИ

Коллективы станции Беркуловская (нач. т. Кнуренко) и станции Судженка (нач. т. Шевцов), по-большевистски выполняя указания наркома товарища Л. М. Кагановича, добились новых производственных успехов.

Рабочие и командиры этих станций

своей стахановской работой обеспечили в ноябре досрочное выполнение государственного плана погрузки хлеба. План выполнен на 10—15 дней раньше срока.

И. Журавлев,

линейный помощник начальника грузовой службы 2 отделения.

Трибуна СТАХАНОВЦА

Мой опыт вождения тяжеловесных поездов

(Лекция машиниста-инструктора депо Тайга т. В. Логвинова)

Каждый машинист паровоза, строго выполняющий Правила технической эксплуатации, хорошо знающий профиль участка, по которому он водит поезд, может полностью ликвидировать обрывы и растяжки и другие браки в работе.

В своей лекции я хочу передать свой опыт вождения тяжеловесов на участке Тайга-Мариинск (двойной тягой).

Остановлюсь на трех основных моментах в работе каждого машиниста. 1. Умение взять поезд с места. 2. Ведение поезда по перегону и 3. Остановка на станциях.

Из практики своей работы я пришел к твердому убеждению, что при ведении поезда двойной тягой ни в коем случае нельзя брать его с места силой одновременно двух паровозов. Сила тяги одного паровоза вполне достаточно для того, чтобы на площадке взять с места поезд весом в 2400 тонн. Только во время растяжки состава надо открывать пар второму паровозу. Бывает иногда, что состав находится в натянтом положении и один паровоз его не может взять. В таких случаях нужно головную часть состава осадить назад, сжав пружины у буферов 15-20 вагонов. Необходимо каждому машинисту при этом помнить, что под'езжая к составу надо обязательно на рельсы дать песок, чтобы при взятии избежать буксование паровоза.

Теперь остановлюсь на ведении поезда по участку Тайга-Мариинск.

Отправившись со станции Тайга на под'езде к перевалу 230 км надо закрыть пар второму паровозу, головным же провести состав через перевал и всю площадку 231 км провести на большом клапане и закрывать пар при проследовании мостика

метров за сто. Скорость здесь будет приличная, примерно километров 55—60, но она необходима, чтобы преодолеть второй перевал 233 км не отрывая пара. При проследовании этого перевала необходимо состав пропускать на прямодействующем тормозе, взяв примерно в середине кривой (в выемке) и пропустить третью часть состава, после чего разрядить паровозный тормоз. Отпускать его надо постепенно.

Открывать пар головному паровозу на большой площадке следует на площадке б/п 235 км (между пассажирским зданием и проходным семафором) и перетаскивать состав через небольшой перевал 236 км.

При спуске в „Желтовскую выемку“ дать сигнал открыть пар второму паровозу и двойной тягой набирать скорость для преодоления под'ема „Желтовской выемки“. Иные машинисты открывают пар за б/п 235 км, когда состав находится в переломном виде т. е. головная часть на первом уклончике, а хвостовая на площадке. В этих случаях головная часть по мере вступления на уклончик и так скорость увеличивает, да если еще открыть пар, то скорость будет еще больше по отношению к скорости хвостовой части, этим самым может быть вызван обрыв.

Закрывать пар перед б/п Пихтач следует не доезжая метров 200 до оповестительных щитов (около будки) и около второго оповестительного щита взять состав на прямодействующий тормоз, пропустив таким образом третью часть состава, после чего отпустить паровозный тормоз.

На плече Пихтач—Анжерская профиль наиболее трудный. Здесь чаще всего допускаются аварии. На этом участке машинисту надо быть особенно бдительным. На рисунке № 1 изображен этот профиль.



Под'езжая к первому перевалу „А“ необходимо дать сигнал закрыть пар второму паровозу и вести состав только ведущим паровозом и на большом клапане (скорость будет км 30), протанув третью часть поезда надо перебраться на малый клапан. При вступлении в выемку „И“ открыть ведущему паровозу большой клапан и так следовать через весь второй перевал „В“. При вступлении паровоза на мостик дать сигнал открыть пар второму паровозу.

Надо через первый перевал поезд вести тихим ходом. Если первый перевал проехать с большой скоростью на уклоне она еще увеличится, тогда хвостовая часть не натянута, играет как гармонь, а головная часть натянута, в таких случаях неизбежна точка обрыва.

Закрывать пар ведущему паровозу по спуску на уклоне к станции Анжерская, следует только по мере выхода хвостовой части на прямую.

При спуске к станции Анжерская (у переезда) при переходе с площадки на 8-ми тысячный уклон следует состав взять на паровозный тормоз и не отпуская таковой, брать поезд на общие тормоза. По мере сокращения скорости, тормоза отпустить. Сбивать ход перед подходом к ст. Анжерская безусловно необходимо.

На перегоне Анжерская—Судженка, по мере проезда первого перевала, дать сигнал закрыть пар второму паровозу, а головному перебраться на малый клапан. Спустившись в выемку открыть большой клапан и так вести поезд до самой ст. Судженка, регулируя ход поезда реверсом. Спускаясь к блок-посту Мальцево в кривой (за выемкой) на 273 км следует скорость сбавить, чтобы не развивая таковую по сплошному уклону. При спуске же к

ст. ЯЯ придерживать состав паровозным тормозом необходимо на 280 км при заходе в кривую (к закрытому блок-посту). Площадку перед семафором ст. ЯЯ следует проследовать на общих тормозах и на стрелках торможение увеличить, для необходимой остановки (набора воды).

При следовании по под'ему к ст. Ижморская необходимо применять песок т. к. на кривых 289 и 299 километров испытывается особая тяжесть. Применять песок надо не тогда, когда забуксует машина, а заранее, чтобы предотвратить буксование.

Блок-пост Иверку надо стараться проследовать с небольшой скоростью, так как дальше следует большой уклон.

Бугорок 346 км следует проезжать без пара, для чего необходимо иметь хороший разгон. Если скорость слишком большая то через бугорок 346 км следует поезд пропустить на паровозном тормозе. Мост реки Антибесс необходимо брать с ходу т. е. пар открывать метров за 300 не доезжая до него.

На станции Антибесс головной паровоз отцепляется и отправляется обратно, а поезд до ст. Мариинск ведется одним вторым паровозом, машинисту которого необходимо обратить внимание на наличие хорошего огня в топке. Перевал к станции Мариинск взять на прямодействующий тормоз и не отпуская таковой тормозить до станции Мариинск.

В заключение считаю необходимым остановиться на том, что отдельные машинисты неправильно делают остановку составов. Часто не достигнув полной остановки они отпускают тормоза, что влечет за собой обрыв. Надо твердо помнить, что если начал тормозить, то торможение необходимо производить до полной остановки поезда и после лишь отпустить тормоза.

ЗА РУБЕЖОМ

Японские рабочие против войны в Китае

Уже давно не секрет, что затеянная Японией война против Китая вызывает ропот и возмущение японского народа. Народ, несущий на своих плечах всю тяжесть военной авантюры, устал и все настойчивее выражает свои антивоенные настроения. Например, в городе Осака 300 рабочих устроили уличную антивоенную демонстрацию.

За 16 месяцев войны население Японии убедилось, что захваченные японцами части Китая (бары захваченных районов широко распространяются по стране) не дали обещанных благ. Наоборот, война принесла с собой разорение и обнищание не только трудящимся, но и не связанной с военной промышленностью буржуазии.

Четыре пятых промышленности Японии состоит из мелких предприятий, работающих главным образом на ввозном (импортном) сырье. В связи с тем, что на войну уже израсходовано 75 проц. золотого запаса Японии, японское правительство резко сократило ввоз (импорт) тех видов сырья, которые не имеют военно-стратегического значения. Естественно, что мелкие предприятия, лишенные сырья, закрываются. Сотни тысяч рабочих выбрасываются на улицу и обрекаются на нищету и голод. По официальным данным, безработица в Японии к октябрю 1938 года достигла 1815 тысяч человек (не считая членов их семейств), а к началу войны против Китая — в июле 1937 года — безработных было 329760 человек. Вот как отражаются «победы» военных авантюристов на положении рабочего класса Японии!

Несмотря на жестокую цензуру, в японской печати иногда появляются сообщения о волнениях среди безработных и об ужасающей нищете в Японии.

Так, журнал «Джапан кроникл» сообщил о больших волнениях среди безработных в одном районе близ г. Осака, где безработным было отказано в работе. В знак протеста безработные начали бить стекла в здании биржи труда. Полиция многих арестовала, а на следующий день тысячи безработных устроили демонстрацию.

Японским рабочим, занятым на производстве, живется не намного лучше безработных. Рабочий день на предприятиях продолжается 14—16 часов. К постоянному недоеданию и непосильному труду прибавилось издевательское отношение предпринимателей, экономящих на всем, в том числе на технике безопасности. Цифры несчастных случаев в японской промышленности катастрофически растут. По официальным данным, в 1936 году раненых и убитых на японских предприятиях насчитывалось 8706 человек, в 1937 году — 12793 человека, в нынешнем году и эта цифра значительно увеличилась. На фабриках и заводах одного только города Токио (столица Японии) за первую половину 1938 года 6951 человек получили тяжелые увечья.

Жесточайшая эксплуатация рабочих сопровождается резким вздорожанием цен на предметы первой необходимости. Например, цены на хлопчатобумажные ткани повысились в среднем на 100 проц., обувь вздорожала на 40—50 проц.

Рабочий класс Японии на нажим буржуазии отвечает ростом забастовок. В Токио, например, забастовки протеста против зверской эксплуатации и снижения фактической заработной платы произошли на 23 фабриках. Несмотря на войну и усиление в связи с этим полицейского террора, забастовочное движение достигло таких размеров, каких еще не знала до сих пор история Японии.

М. Тихомиров.



Тов. Сахаров С. Н., студент-отличник Томского мукомольно-элеваторного института, мастер стрелкового спорта.

ПРЕВРАТИМ ВСЕ УЧАСТКИ ОТДЕЛЕНИЯ В КРЕПОСТЬ ОБОРОНЫ

Осоавиахимовская организация раз'езда 11 км Томской ветки проводит большую оборонную работу.

Все работники раз'езда вступили в члены ОСО и сдали нормы на значек «Готов к противовоздушной и химической обороне». Систематически тренируемся в б о т а т в в противогазах, практикуем проведение лекций на международные темы.

На раз'езде организован кружок гранатометчиков и стрелкового спорта. Недавно провели соревнование по стрельбе. Активное участие в работе кружков принимают женщины-домохозяйки.

Сейчас широко развернулась подготовка к сдаче норм на значек «Ворошиловский стрелок» 1 степени.

Приближается 21 годовщина славной Рабоче-Крестьянской Красной Армии, мы призываем всех рабочих, рабочих и служащих нашего отделения активно включиться в оборонную работу, превратить каждый цех, станцию, депо, дистанцию в крепость обороны.

Активисты Осоавиахима: **Дубровский, Данилов, Белович, Розум, Толщин и другие.**
Всего следует 15 подписей.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Редактор в роли зажимщика критики

Редактор стенной газеты на блок-посту 235 км Гапонов И. П. зажимает критику. Не так давно Гапонову было подано несколько заметок в которых критиковалась его работа. Эти заметки Гапонов в стенгазету не пропустил, объясняя это «отсутствием места» в стенной газете.

Работникам блок-поста надо поставить на профблани отчет Гапонова о работе редакции и сделать соответствующие выводы по отношению зажимщика критики.

Ухарский.

Когда же будет красный уголок?

На раз'езде 34 км Томской ветки много старых производственников и молодежи, стремящихся культурно проводить свой досуг. Но сделать это не легко. До сих пор на раз'езде нет красного уголка.

Райком союза железнодорожников и политотдел отделения помощи в налаживании культурно-массовой работы совершенно не оказывают.

В дни великого праздника Октябрьской революции вагон-блуд был послан для обслуживания станций и раз'ездов Томской ветки, однако на 34 км он даже не оста-

Вагоны отправляют без документов

Дежурная по раз'езду 34 км Томской ветки т. Конюхова халатно относится к своим служебным обязанностям.

16 ноября Конюхова отправила с поездом № 1051 пять вагонов без документов. В результате эти вагоны в ожидании документов имели большой простой на ст. Тайга.

Случай засылки вагонов без документов и документов без вагонов у Конюховой не единичны.

Начальник раз'езда т. Гаврилов должен принять соответствующие меры по отношению Конюховой, систематически допускающей браки в работе.

Т.

Р-м.

ХУЛИГАНЫ НАКАЗАНЫ

В Ижморский совхоз, для оказания помощи в работе, от коллектива станции и пункта технического осмотра ст. Тайга была послана бригада. В этой бригаде осматривали вагоны Кушпелев и Большанин после работы устроили пьянку и затеяли между собой драку. Стахановец станции т. Баранович, являясь руководителем бригады, стал разнимать дерущихся. Разъяренные хулиганы нанесли т. Барановичу несколько ударов.

18 ноября в пункте технического осмотра под председательством т. Фадеева состоялся производственно-товарищеский суд над хулиганами Кушпелевым и Большаниным. В своем решении суд просит руководство вагонного участка уволить Кушпелева с работы, а Большанина понизить в должности с привлечением его к профсоюзной ответственности.

Ходоровский,

Работа отделения за 23 ноября 1938 г.

План погрузки выполнен на 50 %
Погружено угля к плану 40 %

Станции грузили так:

	Задание выполнено на:
Анжерская (нач. Михайловский)	40%
Судженка (нач. Шевцов)	30%
Яя (нач. Лагунов)	60%
Томск II (нач. Полуднев)	120%
Тайга (нач. Карпов)	55%
Яшкино (нач. Почичуев И.)	28%
Черемошники (нач. Степанов)	59%

Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 46,2%.

Проследовало поездов по расписанию 32,1%.

Участковая скорость выполнена на 18,2 км

Сведения о движении поездов даны за 22 ноября.

Шахматно-шашечный сеанс

18 ноября, в клубе им. Ленина ст. Тайга, лучший шахматист Томской дороги т. Рандин Б. М. (зам. начальника паровозного депо) и шашкист т. Скородумов (буфет-ст. Тайга) дали сеанс одновременной игры на 12 досках.

Из 12 партий т. Рандин проиграл т. Ракитину Б. (счетовод дистанции пути) и т. Белый (нач. материального склада). 3 партии свел вничью.

Шашкист т. Скородумов из 12 партий проиграл т. Федорову (паровозное депо) и 3 партии свел вничью.

Следующий сеанс одновременной игры по шахматам и шашкам будет проводиться 6 декабря.

Ф. Т. Кирпиченко,

председатель спорт. общества «Локомотив» ст. Тайга.

Короткие СИГНАЛЫ

Рабочие 2 околотка 5 дистанции пути до сих пор не могут получить полагающиеся им по коллективному договору рукавицы и спецмыло.

С этим вопросом они несколько раз обращались к дорожному мастеру т. Коваленко и председателю месткома т. Балугину, но они не обращают на них никакого внимания.

З-й.

Недавно в лагерь Тайгинского райтрансторпгита ст. Яя поступила мануфактура.

Вместо того, чтобы установить порядок, председатель месткома т. Гайсенко залез на прилавок и стал указывать продавцу кому продать, а кому не продавать мануфактуру. В результате получилась давка и полный беспорядок.

Случай нарушения закона о советской торговле со стороны т. Гайсенко не единичны.

Братухин, Медведев, Рогатов, Белов и другие.

На станции Яя стрелочные посты с самого начала зимы не снабжаются топливом. Стрелочники вынуждены во время дежурства таскать уголь от пассажирского здания.

Начальник станции т. Лагунов должен обратить на это внимание и обеспечить подвозку угля к стрелочным постам.

Г-з.

Врид. ответ. редактора

В. МАЛЬЦЕВ.