

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 129 (837)

29 декабря 1938 года, четверг

Цена 8 коп.

В любые морозы поведем поезд по-кривоносовски!

Письмо машинистов-кривоносовцев Тайгинского депо ко всем машинистам Томской дороги

Прошло двадцать дней с тех пор, как на нашей дороге грянули суровые морозы. С первых же дней мороз разоблачил нерадивых командиров и их хвастливые заверения о "полной подготовленности" к зиме. Дезорганизовано было движение поездов на нашей дороге, резко увеличилось количество обрывов и растяжек поездов в пути, брака в работе.

Многие наши командиры вместо того, чтобы мобилизовать всех железнодорожников Кузбасса на преодоление трудностей зимы, превратились в собирателей сведений о браке, забыли работу с людьми.

Растерялись, спасовали перед морозами и многие паровозники. Даже в нашем Тайгинском депо, переездом на Томской дороге, за эти дни допущено много грубых нарушений в движении поездов. 59 случаев брака сделали машинисты наго депо за двадцать дней декабря. Это как раз столько, сколько было за 11 месяцев 1938 года. Стыдно нам за такую работу!

Эти грубые нарушения творят преимущественно один и те же машинисты-разгильдяи. Многие машинисты поддались вражеской болтовне о том, что в морозы, якобы, нельзя водить поезда. Мороз сразу выявил разгильдяев, трусов и лодырей.

Такое преступное разгильдяйское отношение к работе проявил машинист Беспалов. Он бросил поезд на перегоне и отказался выполнить приказ начальника депо о проведении этого поезда дальше. Пришлось послать другой паровоз. Преступно поступил и машинист Аникин, растянувшийся на перегоне и заявивший о неисправности паровоза. Приехавший на место заместитель начальника депо т. Рандин не нашел никакой неисправности в паровозе и, не отцепляясь от поезда, повел его дальше. Этот же Аникин по приезде в депо оставил открытый кран гидроклонки и залил водой станционные пути. В течение трех часов, пока не очистили от льда пути, депо не в состоянии было выдавать к поездам паровозы.

Лодыри и дезорганизаторы, срывающие работу, часто остаются безнаказанными. Пользуясь этим, притаившиеся кое-где вражеские элементы поднимают голову и пытаются дезорганизовать работу.

О растерянности части паровозников свидетельствуют и такие факты, когда опытные машинисты в морозные дни грубо нарушают Правила технической эксплуатации. Часто рвут составы при взятии их с места и при раскачивании, допускают остановки из-за нагона пара и буксования.

Особенно возмутителен поступок машиниста Овчинникова, который разорвал состав при взятии с места сразу в пяти местах.

У нас много машинистов кривоносовцев, которые без растяжек и обрывов точно по графику водят тяжеловесные поезда в равных условиях со всеми остальными. Они своей образцовой работой раз-

бивают предельческую болтовню.

Молодой машинист, комсомолец т. Васильев в течение двух с половиной месяцев успешно водит тяжеловесные поезда без захода в депо на ремонт и промывку. Его паровоз пробежал уже 36,5 тысяч километров, сэкономил в ноябре 30 тонн топлива. В дни суровых морозов т. Васильев провел более 10 тяжеловесных поездов, не допустил ни одной растяжки, ни одной остановки на перегоне, ни минуты опоздания.

Образец самоотверженности показал машинист т. Корягин. При следовании с поездом в суровый мороз на станции Яя на его паровозе сорвало фланец крана Эверластинга. Надо было потушить паровоз, но т. Корягин своими силами ликвидировал эту неисправность и довел поезд на станцию назначения точно по расписанию.

Машинист т. Потягов проявил образец мужества: в течение одного дня 18 декабря он вывел с перегонов и промежуточных станций три брошенных состава.

Хорошо, без растяжек и остановок, в суровый мороз продвигают поезда без единой задержки машинисты тт. В. Иванов, Колядо, Дудченко, Корчуганов, Третьяков, Ведерников и другие.

Опыт наших передовых машинистов-кривоносовцев вдребезги разбивает предельческую болтовню и говорит о том, что можно бесперебойно водить поезда по графику, на высоких скоростях, экономя топливо, и в 50 градусные морозы. Для этого лишь нужно честно относиться к своим обязанностям, свято выполнять указания сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, по-большевистски преодолевать трудности зимы.

В своей последней телеграмме ко всем паровозникам нарком дал исчерпывающие указания, как надо водить поезда в суровые морозы, как надо ухаживать за паровозом, чтобы добиться образцового продвижения поездов.

Мы решили обратиться к машинистам нашей дороги с призывом организовать социалистическое соревнование за большевистское преодоление всех препятствий, за образцовое продвижение поездов строго по графику при любых морозах и метелях, за экономию черного золота — угля.

Выходите на социалистическое соревнование! Выделяйте колонны лучших машинистов с лучшими паровозами! Наперекор трудностям, покажите образцы кривоносовского продвижения поездов! Разоблачайте трусов, происки предельщиков и вражеского охвостья, мешающего нашему транспорту двигаться вперед!

Для победы у нас есть все возможности. Надо лишь помнить, что морозы и метели требуют от машиниста особой бдительности и мобилизованности. Нельзя допускать размораживания деталей и агрегатов паровоза, для этого надо тщательно готовить паровоз к поездке, содержать несочини-

в образцовом порядке и она всегда выручит машиниста. Помнить, что при взятии замороженного состава с места надо его осторожно и умело расшевелить, раскачать. На перегонах надо стараться вести состав все время ровно в растянутом состоянии, избегать сжатия и роспуска сцепных приборов в составе при переломе профиля.

В большие морозы на дне стокерного корыта некоторых паровозов "ФД" наблюдается смерзание мелких частиц топлива, винт стокера при этом работает в изогнутом состоянии, что вызывает его поломку. Надо перед каждым набором угля тщательно очищать корыто стокера от затвердевшей, смерзшейся массы, открывая все люки стокера.

Появились случаи замораживания кранов Эверластинга и срывов фланцев крана. Нужно утеплить их, предохранить от размораживания и лопанья фланцев.

На каждой длительной стоянке прокачивать вручную прессмасленку Натана и Фридмана, не допуская замерзания смазки в трубках, систематически спускать воду из главного резервуара и этим не допускать замораживания магистрали и паровоздушного насоса.

Машинист должен быть расчет-

ливым, экономно расходовать воду, чаще пополнять тендер, систематически прогревать воду, не допускать образования льда на стенках водяного бака. Вот главные особенности успешной работы в морозные дни.

Мы призываем всех паровозников образцово выполнять все указания нашего наркома товарища Л. М. Кагановича, это обеспечит нам успех.

Машинисты должны быть застрельщиками и передовиками в организации нормального движения поездов. Они должны повести за собой движущихся и вагонников, помочь им в их работе. Ведь машинист это самый квалифицированный работник в поезде. Его совет и поддержка, его помощь кондуктору, поезвному вагонному мастеру окажет неоценимую услугу в четком движении поезда, создаст слаженность и уверенность в работе всей поездной бригады.

Откроем регулятор наших паровозов по-кривоносовски, на большой клапан. Поведем поезд в любые морозы так же организованно и четко, как ведет локомотив революции наш друг и учитель, великий вождь народов товарищ Сталин!

Машинисты-кривоносовцы депо Тайга: Г. КОЛЯДО, П. ВАСИЛЬЕВ, П. ИСАЙКИН, Н. АРХИПОВ, М. ВЫСОТСКИЙ, Н. КОРЯГИН, Р. ДУДЧЕНКО, С. ИВАНОВ, В. ИВАНОВ, М. ИГНАТОВ, Ф. КОНЧЕНКО, П. ВЕДЕРНИКОВ. Машинист инструктор В. ЛОГИНОВ.

— БЫСТРЕЕ ПРОДВИГАТЬ ПОЕЗДА —

864 км среднесуточного пробега

В ответ на телеграмму наркома товарища Л. М. Кагановича о быстром продвижении порожняка машинисты-кривоносовцы депо Тайга отвечают большевистскими делами.

26 декабря машинист Кузнецов провел порожняковый поезд № 1009 с коммерческой скоростью 35,6 км в час и довел среднесуточный пробег до 864 км. Машинист т. Фуганов при ведении порожнякового поезда № 955 выполнил коммерческую скорость выше нормы на 6 км в час и добился среднесуточного пробега поезда 672 км. Машинисты тт. Доро-

щенко и Лысых Л. вели порожняк с коммерческой скоростью 28,6 км в час и довели среднесуточный пробег поезда до 686 км.

В этот день хорошо провели порожняковые составы для Кузбасса машинисты тт. Федько и Шинкевич. Каждый из них имеет перевыполнение коммерческой скорости от 2 до 4 км в час и значительное повышение среднесуточного пробега поездов. Машинист т. Федько довел среднесуточный пробег поезда до 680 км, а машинист т. Шинкевич обеспечил пробег в 650 км. **М. Северя.**

На 42 минуты раньше расписания

В борьбе за быстрое продвижение угольных маршрутов высокие образцы стахановско-кривоносовской работы показал машинист Тайгинского депо т. Опаев. Он на высоких скоростях провел поезд груженый углем по участку Тайга-Болотная. На станцию Болотная поезд был приведен раньше расписания на 42 минуты, среднесуточный пробег перевыполнен на 30 км.

Машинист т. Пирогов привел угольный состав на станцию Болотная раньше рас-

писания на 30 минут, выполнил среднесуточный пробег поезда в 720 км и перевыполнил коммерческую скорость на 6 км.

Исключительно хорошо работал 27 декабря машинист Осинцев А. Он вел сборный поезд, на каждой станции произвел маневры, отцепку или прицепку вагонов и несмотря на это добился перевыполнения технической скорости. На станцию Мариинск прибыл раньше установленного времени по графику на 29 минут. **М. Иванов.**

Сокращают стоянки поездов

На станции Юрга I с новой силой развернулось социалистическое соревнование на одно дежурство между сменами. В результате соревнования на одно дежурство 22 декабря весовщик Шкурский, грузчики Осочев и Цусов перевы-

полнили свое производственное задание, они при погрузке багажа сократили время стоянки пассажирских поездов: № 55 на 12 минут и 97 на 13 минут.

Г. Матюхин.

Шире развернем боевое соревнование за быстрейшее продвижение угольных маршрутов и порожняка для Кузбасса

БОЕВАЯ ЗАДАЧА ТАЙГИНЦЕВ

Партия, правительство и наш нарком перед железнодорожниками Томской поставили задачу грузить ежесуточно 2600 вагонов угля. При этом товарищ Л. М. Каганович в своих приказах и телеграммах дал нам ясную программу действий.

Командиры, политработники, стахановцы и кривоносовцы Тайгинского отделения за последние 23 дня заняли одно из первых мест на дороге в социалистическом соревновании между отделениями движения. Но до полных успехов еще далеко. Первые успехи в соревновании свидетельствуют только о тех огромных возможностях, которые таит в себе Тайгинское отделение движения, что оно может работать хорошо и отлично, как этого требует нарком.

Однако эти возможности полностью не используются. Что мешает быстро, по-боевому выправить работу отделения? Мешает прежде всего неудовлетворительная работа отдельных командиров станций отделения, недисциплинированность некоторых железнодорожников, неудовлетворительная борьба с прогульщиками, разгильдяями и дезорганизаторами транспорта. Мешает слабая постановка партийно-массовой работы в аппарате отделения и особенно на полевых станциях.

Народный комиссар товарищ Л. М. Каганович неоднократно указывал, что выгрузка, развоз местного груза и передача поездов является основной базой для роста погрузки. Поэтому сейчас особо важно по-большевистски организовать выгрузку с тем, чтобы эти вагоны дать под погрузку угля, полностью использовать местные ресурсы, бороться за каждый вагон. Однако на Тайгинском отделении с этим делом обстоит не благополучно.

На станции Тайга (начальник т. Карпов) 26 декабря вагоны с местным грузом с фронта разгрузки подавались через 3—5 часов после прибытия и к концу суток оставались незагруженными. 27 декабря остались незагруженными из-за неподачи вагоны прибывшие в 8 и 12 часов.

Возмутительно организуется выгрузка вагонов с местным грузом на товарном дворе станции Тайга (заведывающий т. Шадров).

Правда, в срыве выгрузки вагонов с местным грузом есть не малая доля вины нерадивых клиентов, но прямая обязанность командиров железнодорожников заставить клиентов прекратить задержку вагонов под выгрузкой, полностью использовать при этом мощь территориальных организаций.

Нельзя терпеть такого положения, когда руководители буфета ст. Тайга и заготовочно срываю выгрузку вагонов. 27 декабря руководители леспромхоза на блок-постах Кузель и 235 км сорвали погрузку крепей. Поданные для этой цели вагоны оказались неиспользованными. Медленная выгрузка вагонов с местным грузом и неиспользование вагонов, поданных под погрузку, привело к тому, что в этот день отделение недовыполнило план погрузки угля на 18 вагонов.

На Тайгинском отделении не малое количество стахановцев и ударников, которые по-большевистски борются за подъем погрузки, особенно угля, за продвижение порожняка и угольных маршрутов, используя все внутренние ресурсы. На станции Анжерская машинист т. Клычков быстро подает вагоны с местным грузом под выгрузку и обрабатывает порожняк для копей. На станции Судженка молодой командир т. Хрустов со своей сменной обеспечивает перевыполнение плана погрузки угля. На станции Тайга деж. по путям т. Сидельников, составители тт. Ипполитов, Ульяхин, Писарев высококачественно формируют поезда, полностью обеспечивают выгрузку вагонов с местным грузом и не оставляют порожних вагонов на станции.

Следуя указаниям наркома — продвигать порожняковые составы для Кузбасса со скоростью 500 км в сутки, передовые машинисты депо Тайга тт. Кузнецов, Фуганов, Лысых и др. с честью выполняют эти указания, добиваясь среднесуточного пробега поездов до 700—800 км. Таких примеров много.

Надо, чтобы командиры и политработники опыт и передовые методы стахановско-кривоносовской работы сделали достоянием всех железнодорожников отделения и в первую очередь подняли работу диспетчерского коллектива.

Нередко диспетчера отделения движения (старший диспетчер т. Артюхов) неудовлетворительно продвигают сборные поезда, не следят за движением поездов по участку, плохо связываются с паровозными и поездными бригадами поезда, находящегося в пути, не организуют социалистического соревнования на одну поездку, несвоевременно сообщают на места о подходах порожняка. Старший диспетчер т. Артюхов не анализирует работу коллектива диспетчеров и конкретно не руководит ими.

Нет сомнения, что партийные и непартийные большевики Тайгинского отделения в ближайшие 23 дня ликвидируют имеющиеся недостатки, шире развернут социалистическое соревнование железнодорожников, организуют беспощадный отпор расхлябанности и недисциплинированности, сумеют добиться перелома и успешно справятся с разрешением задачи по использованию местных ресурсов, по быстрейшей выгрузке вагонов для того, чтобы каждодневно выполнять план погрузки — святую обязанность железнодорожников перед государством.

Передовые люди станций

Выполняя в практической работе указания сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, на станции Тайга дежурный по путям т. Сидельников и составитель т. Ипполитов во время своего дежурства обеспечивают быструю подачу вагонов с местным грузом под выгрузку. К концу суток на путях станции не бывает ни одного вагона с местным грузом.

Составитель т. Ипполитов, борясь за быстрое продвижение поездов, формирует составы за 40 минут и производит расформирование поезда за 20 минут.

По примеру тт. Сидельникова и Ипполитова борются за каждый вагон составители тт. Ульяхин и Писарев. Они своевременно обеспечивают отправление

вагонов с местным грузом по назначению быстро организуют подачу вагонов к фронтам погрузки, к концу их дежурств на станции также не остается ни одного порожняка.

Старшие стрелочники тт. Маслова, Машинин, Айкин, Кушпелев и Милованов обеспечивают безаварийную маневровую работу, прием и отправление поездов. Стрелки и стрелочные указатели их постов находятся в чистом и культурном состоянии.

На станции Анжерская отлично справляется с работой составитель т. Терещенко, на днях он расформировал состав из 82 вагонов за 30 минут.

В. Лонтионов, М. Иванов.

Вагоны с местным грузом разгружаются медленно

Быстрое продвижение вагонов с местным грузом под выгрузку и использование их под погрузку угля — является боевой задачей Тайгинских железнодорожников. Однако многие из них с этой задачей не справляются. 27 декабря на отделении оставалось неразгруженными 17 вагонов, исключительно из-за неповоротливости отдельных командиров станции и клиентуры.

26 декабря в 14 часов 10 минут в адрес буфетобъединения станции Тайга прибыло два вагона с грузом. Их подали под выгрузку и все же эти вагоны остались неразгруженными до следующего дня. Ответственный за выгрузку вагонов работник буфета Бучко наплевателски отнесся к выгрузке вагонов. Вагоны простаивали только потому, что руководители буфета не могли найти ключи от склада.

Шесть вагонов овса, прибывшие для Заготзерно, так же разгружались преступно медленно, но ни старший весовщик Архипов, ни заведующий грузовым двором ст. Тайга Шадров реальных мер к обеспечению быстрейшей выгрузки не приняли.

На станции Тайга нередко вагоны с

местным грузом длительное время держат на путях вместо подачи их под выгрузку. 26 декабря, например, вагоны с грузом для буфета станции подали под выгрузку только через 2 час 40 минут, после прибытия. 27 декабря шесть вагонов с овсом были поданы на товарный двор через 2 часа 20 минут после прибытия. Вагон угля на склад был подан почти через пять часов.

В этот день к концу суток, в дежурство маневрового диспетчера т. Глушкова, остались не разгруженными вагон с алебастром, прибывший в 8 часов утра и 5 вагонов угля прибывших на станцию в 12 часов 40 минут.

На станциях Ижморская, Беркуловская, на разезде 11 км и в Тайге по несколько суток производится разгрузка цистерн. В Ижморской цистерна разгружается с 17 декабря, на разезде 11 км с 24 декабря, но это никого не тревожит.

Надо полагать, что начальник отделения движения т. Русаков сделает соответствующие выводы и потребует от командиров станций надлежащей борьбы за каждый вагон, применяя к нерадивым работникам строгие меры взыскания.

Вальдов.

Машинист-бракодел

Целый ряд машинистов-кривоносовцев депо Тайга на высоких скоростях водят поезда, по-большевистски выполняя на деле указания любимого наркома. Однако среди паровозников есть и такие, которые своей плохой работой позорят, красноточный коллектив.

27 декабря машинист Агафонов вел порожняковый поезд № 2709 и только на перегоне Маринск-Судженка допустил 40 минут опоздания, задержав движение вслед идущих поездов. Опоздание в пути следования поезда у Агафопова не случайность, а систематическое явление, все же руководители депо и прежде всего т. Рандин не принимают нужных мер для того, чтобы прекратить опоздание поездов в пути следования на Тайгинском отделении.

В. П.

Сорвал отправление поезда

27 декабря на станции Тайга весовщик Болтовский из-за разгильдяйского отношения к делу своевременно не произвел взвешивание цистерны находящейся в поезде № 803. Этот брак был обнаружен тогда, когда следовало отправлять поезд. По вине разгильдяя Болтовского поезд был задержан и выбит из графика движения.

В. М.

15 суток простоя

Начальник ст. Тутальская Первухин исключительно безобразно относится к продвижению вагонов с местным грузом. 6 декабря там было загружено местным грузом 15 вагонов которые простояли на станции по 21 декабря. Ни начальник станции Первухин, ни начальник отделения Русаков ни каких мер к быстрейшему продвижению этих вагонов не приняли.

Больше того на станции, как система, нарушаются Правила технической эксплуатации. Дежурные по станции для приема дежурства приходят за 10 минут до начала работы. Работа старших и младших стрелочников, сигнальщиков и дежурных по станции не контролируется, стрелочные посты не проверяются. В помещении станции холодно, хаос и беспорядок. Первухин редкий гость на станции.

Пора наконец ликвидировать эти безобразия.

П. Катаев,

ИЗВЕЩЕНИЕ

29 декабря в помещении парткабинета политотдела для пропагандистов партийного и комсомольского актива будет прочитана лекция о работе В. И. Ленина

„ШАГ ВПЕРЕД, ДВА ШАГА НАЗАД“.

Начало лекции в час дня.

29 декабря с 8 часов вечера эта же лекция будет читаться в помещении школы № 33 для инженерно-технических работников, врачей и учителей Тайгинского узла и города.

Зав. парткабинетом КОТЕЛКОВ.

Железнодорожники приветствуют введение трудовых книжек

Действенное средство в борьбе за укрепление дисциплины

Ознакомившись с постановлением правительства «О введении трудовых книжек» я испытываю глубочайшее удовлетворение. Трудовая книжка явится одним из главных документов, в ней подробно будет отражен весь трудовой путь рабочего.

Трудовая книжка одно из главных средств в борьбе за укрепление трудовой дисциплины на предприятии, в учреждении и на транспорте. До этого, взяв хотя бы у нас на 5 дистанции пути, зачастую принимали на работу человека не зная его настоящего лица, что он из себя представляет, как он относился к делу до перехода на работу к нам. Теперь этого не будет.

Введение трудовой книжки поможет нам старым кадровым рабочим в оформлении документов необходимых для получения пенсии. Имея трудовую книжку не придется месяцами обивать пороги организаций по сбору всякого рода справок и документов. В книжке будет отражена вся жизнь и отношение к социалистическому производству.

И. Ерасов,

стахановец - слесарь 5 дистанции пути.

Приветствуют постановление правительства

Постановление правительства «О введении трудовых книжек» я от всей души горячо приветствую. Оно имеет исключительно большое значение в деле развертывания борьбы с прогульщиками и дезорганизаторами производства.

С введением единой трудовой книжки летуны лишаются возможности в погоне за «длинными рублями» переходить с одного предприятия в другое. Книжка явится таким документом, в котором ясно будет видно, что из себя представляет тот или иной ее владелец.

Уволили человека за прогул, рвачество, хулиганство — это найдет свое отражение в виде соответствующей записи — уволен по такой то причине. Имея плохие отзы-

вы в трудовой книжке летунам и прогульщикам устроиться на каком либо другом «теплом местечке» будет значительно труднее. Каждый хозяйственник, руководитель предприятия будет избегать принятия на работу таких людей.

Для всех честных рабочих, наоборот, трудовая книжка явится символом к тому, чтобы работать еще лучше. Они будут гордиться тем, что у них есть документ, в котором как в зеркале трудовой жизни будут отмечаться все поощрения и награды за преданную работу на производстве на благо социалистической родины.

А. Сычев,

дежурный по отделению движения.

Единодушное мнение

Коллектив работников станции Яя с большим удовлетворением встретил опубликование постановления правительства от 20 декабря — «О введении трудовых книжек». На проведенной читке этого постановления присутствовало 50 человек.

— Трудовая книжка, — заявляет дежурный по станции т. Новоселов, — сыграет большую роль в деле подема трудовой

дисциплины на наших предприятиях и учреждениях. В ней будет отражена вся деятельность рабочего, его отношение к труду. Трудовая книжка дает возможность разоблачать прогульчиков и летунов.

Такое же мнение высказали: весовщик станции т. Малороснянов, слесарь т. Клименко, маневровый машинист т. Попов и др.

Лагунов, Сафронов.

Трудовая книжка — важный документ

Честные работники нашей социалистической родины требуют повести непримиримую борьбу против лодырей, прогульщиков, разгильдяев, летунов, против тех кто недисциплинированностью наносит вред производству, позорит весь коллектив.

20 декабря опубликовано постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР «О введении трудовых книжек». Это по-

становление выражает волю всех трудящихся, волю честных работников нашего социалистического транспорта.

Трудовая книжка лишит возможности летунов в погоне за «теплыми местечками» переходить работать с одного производства в другое. Она повсеместно будет способствовать укреплению трудовой дисциплины. Трудовая книжка отразит трудовую дея-

тельность каждого работника.

Сейчас на небывалую высоту будут подняты честные работники. В их трудовых книжках будут наглядно отражены все заслуги, премии, награды, благодарности, поощрения.

П. Глушнов,

маневровый диспетчер ст. Тайга.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ НА ПОРОГЕ НОВОГО ГОДА

За рубежом 1938 год видел много горя и слез. Много крови пролилось за этот год за нашими границами.

С фронтов Китая и Испании ежедневно поступают сводки военных действий. В еще непокоренной Абиссинии продолжается борьба партизанских отрядов против итальянских захватчиков. Одно из старейших государств Европы — Австрия, занятая войсками германских захватчиков, прекратила в 1938 году свое независимое существование. Другая европейская страна — Чехословакия подверглась жестокому разграблению фашистами и лишилась многих своих земель.

Словно бандиты на большой дороге, действуют в наши дни фашистские захватчики. Горе слабым и плохо вооруженным странам, привлечшим аппетиты хищников!

Фашисты толкнули мир на вторую империалистическую войну. «...Вторая империалистическая война на деле уже началась. Началась она втихомолку, без объявления войны. Государства и народы как то незаметно вползли в орбиту второй империалистической войны» («История ВКП(б)», стр. 318).

Войну разожгли фашистские государства: Германия, Япония, Италия. Три поджигателя войны заключили между собой военный союз для грабительских целей.

В капиталистическом мире господствуют насилие и грабеж. Ответственность за это падает не только на фашистские государ-

ства, но и на так называемые буржуазно-демократические державы: Англию, Францию, Соединенные Штаты Америки. Буржуазия этих стран не только не стремится помянуть поджигателей войны, но и открыто покровительствует фашистским насилием.

Действия фашистских зачинщиков войны прямо направлены против Англии, Франции, Соединенных Штатов Америки. Осуществляя интервенцию против испанского народа, итальянские и германские фашисты тем самым пытаются закрепиться на Пиренейском полуострове — в тылу у Франции и поблизости от больших морских путей, соединяющих Англию с ее восточными владениями. Ведя войну против китайского народа, японские империалисты пытаются вытеснить из Китая английских, американских и прочих банкиров и купцов.

Правители Англии, Франции, Соединенных Штатов Америки делают вид, что на силовые действия фашистов их не касаются. Правители этих стран приносят интересы своих государств в жертву материальной выгоде господствующей буржуазии, видящей в фашистах ценных псов капитализма.

Отчетливее всего такая политика сказалась на совещании, состоявшемся осенью 1938 года в германском городе Мюнхене между руководителями правительств Германии, Англии, Италии и Франции. На этом совещании представители Англии и

Франции дали согласие на раздел своего союзника — Чехословакии. Больше того: после мюнхенского совещания Англия и Франция настояли на том, чтобы правительство Чехословакии беспрекословно подчинилось всем требованиям германских фашистов. В итоге гитлеровские фашисты добились от Чехословакии всего, что они хотели, а положение Англии и Франции в Европе оказалось сильно ослабленным вследствие потери их важнейшего союзника в Центральной Европе.

Такова политика крупнейших государств капиталистического мира.

Но народные массы этих государств не поддерживают политику своих правителей! Народы всего мира с каждым годом все больше убеждаются в том, что капиталистический строй неотделим от войны. Они видят, что капитализм порождает безработицу и нищету для трудящихся. Они видят, что фашизм закрепляет неустойчивый национальный гнет, нашедший особенно отвратительное выражение в последних еврейских погромах в Германии.

Троцкистские шпионы и убийцы, лазутчики фашистских разведок, стараются по заданию своих буржуазных хозяев разложить ряды зарубежных трудящихся. Троцкистские провокаторы пытаются убедить трудящихся в том, что, дескать, лучше жить в рабстве, чем умереть в бою. Но народные массы с презрением отворачиваются от троцкистских негодяев.

Народы предпочитают рабству — борьбу за лучшую жизнь. Доказательством твердой решимости трудящихся защищать свою свободу и независимость являются герои-



На снимке: Депутат Верховного Совета Чувашской АССР, сельский писемосея комсомолец В. И. Журавлева
Фото Ватова. Бюро-клише ТАСС.

В цехах грязь и беспорядок

23 декабря бригада рейда легкой кавалерии произвела обследование рабочих мест в Тайгинской электрической станции. При проверке вскрыт ряд существенных недостатков, являющихся большим тормозом в выполнении производственной программы.

Не все рабочие, занятые на оборудовании и исправлении электросети, обеспечены необходимым инструментом, не хватает молотков, кусачек, плоскогубцев, пил по металлу и т. д. Рабочие не имеют ящиков для хранения инструмента. Сверлильный станок не отремонтирован. В генераторном цехе грязно и неудобно. Такое же положение в котельном и других цехах. В машинном цехе нет вентиляции. Штат электростанции не укомплектован.

Начальник электростанции т. Щербаков мер к устранению этих недостатков не принимает.

Бригада рейда легкой кавалерии: **Павлюнович, Семушкин.**

Франции дали согласие на раздел своего союзника — Чехословакии. Больше того: после мюнхенского совещания Англия и Франция настояли на том, чтобы правительство Чехословакии беспрекословно подчинилось всем требованиям германских фашистов. В итоге гитлеровские фашисты добились от Чехословакии всего, что они хотели, а положение Англии и Франции в Европе оказалось сильно ослабленным вследствие потери их важнейшего союзника в Центральной Европе.

Народы Советского Союза пристально следят за все более усложняющейся международной обстановкой.

Мы знаем: «Всякая, даже небольшая война, начатая агрессорами, представляет опасность для миролюбивых стран, а вторая империалистическая война, так «незаметно» подкрадываясь к народам и охватывая более полмиллиарда населения, — тем более не может не быть серьезнейшей опасностью для всех народов и, в первую очередь, для СССР» («История ВКП(б)», стр. 319).

Верные сыны и дочери нашего социалистического отечества никому не дадут заставить себя врасплох. Мы будем держать свои ряды в состоянии постоянной мобилизационной готовности против возможных прощупываний наших внешних врагов и против подрывных действий их коварных агентов в советских тылах. У озера Хасан бойцы непобедимой Красной Армии дали поджигателям войны незабываемый урок: они наглядно показали захватчикам, что советские рубежи неприступны для любого врага!

Советскому народу не страшны тучи, сгустившиеся над миром. Сплоченный вокруг партии Ленина — Сталина, наш великий народ идет вперед к новым победам.

И. Борисов.

В институте микробиологии



На снимке: старший научный сотрудник института микробиологии Академии наук, Я. И. Раугенштейн определяет предел влажности зерна, при котором возможны микробиологические процессы. Это необходимо для выработки правильного режима хранения зерна.

Фото Э. Евзерикина.

Примеры бдительности

На раз'езде 34 км Томской ветки 23 декабря дежурный стрелочник т. Чубис А. при отправлении поезда № 1053 обнаружил у одного из вагонов оборванный контрвал. Тов. Чубис немедленно дал сигнал остановки и возможная авария была предотвращена.

Стрелочник того-же раз'езда т. Лотов 19 декабря возвращаясь с дежурства домой у входного семафора обнаружил лопнувший рельс. Т. Лотов вернулся на станцию сообщил об этом дежурному по станции т. Лихачеву после чего были приняты срочные меры для замены лопнувшего рельса.

Г. А. Розум,
дежурный по раз'езду 34 км.

Врач С. С. Сухов

Усилим борьбу с туберкулезом

Наследство старого, социальная болезнь туберкулез, хотя и имеет значительное снижение в своем распространении против царской России, но все же еще достаточно распространен у нас в Советском Союзе.

Противо-туберкулезная борьба, вследствие вредительства в органах Наркомздрава и Трансануправа не только не расширялась и не углублялась, но за последние годы была даже ослаблена, предоставлена самотеку.

Такие рассуждения как — зачем нам усиливать борьбу с туберкулезом, ведь туберкулез поражение капиталистического строя, у нас же социализм, материально-культурный уровень трудящихся возрастает с каждым днем, а раз это так, то туберкулез сам по себе ликвидируется безусловно неправильны.

Это вредительские рассуждения они и послужили тому, что борьба с туберкулезом ослабла, тогда как ее надо было усилить, чтобы единым фронтом повести наступление и ликвидировать его, а для этого в нашей стране есть все возможности.

Противо-туберкулезная борьба, в частности и у нас на Томской дороге, до настоящего года, велась очень слабо и только в этом году наступил поворот. На недавно прошедшем дорожном тубсовещании намечены к открытию специальные отделения при крупных поликлиниках по

приему больных туберкулезом, туберкулезные стационарные койки и вынесено предложение переоборудовать санаторий Боровое-Бормашино.

У нас в Тайге намечено так же открытие туберкулезного отделения при поликлинике, но этого мало, необходимо иметь стационар где бы можно было проводить активное вмешательство — наложение искусственного пневмоторакса, френнэктомия и т. п.

Ведь своевременное проведенное лечение, в соответствующих случаях, буквально спасает туберкулезного больного от преждевременной смерти, инвалидности и возможности передавать заразу окружающим, сохранять огромные средства соцстраха и рабочую силу для производства.

В настоящее же время мы месяцами держим больных на больничных листках, пока представится возможным направить на лечение, а когда пошлем то часто бывает уже невозможно радикально помочь.

Курортные путевки для легочных больных распределяются неправильно, часто без достаточных данных и это столь могучее средство, как курортно-санаторное лечение не редко не приносит того эффекта какой должно приносить.

Усилить борьбу с туберкулезом, поставить ее на должную высоту одни медработники не могут, необходима поддержка всей рабочей общественности, партийных

соседей акт на Сдесенко и послал его в домоуправление. Узнав об этом Сдесенко напился пьяным и пришел ко мне с требованием освободить кухню, при этом нанес мне ряд оскорблений.

Меня удивляет поведение домоуправляющего т. Мильто, который зная все это, не принял никаких мер.

Начальник жилищно-ремонтной конторы т. Осипенко должен положить конец издевательствам над моей семьей.

М. Землянский.

Грубиян Христенко

Дежурный по блок-посту 235 км Христенко при исполнении служебных обязанностей очень грубо относится к пассажирам.

Не так давно нам нужно было уехать на станцию Анжерская. Справочного бюро на блок-посту нет и мы решили узнать у Христенко о преследовании пассажирских поездов.

Вместо ответа Христенко накричал на нас и выгнал из помещения в коридор. В холодном коридоре мы были вынужде-

ны просидеть с 11 часов дня до 6 часов вечера в ожидании поезда.

Во время дежурства Христенко так же грубит с подчиненными, обзывая их нецензурными словами.

Начальнику отделения т. Руссакову давно бы нужно было заглянуть на блок-пост и навести там большевистский порядок.

П. Разумнова, Зачванов,
работники лесного участка Тайгинского леспромхоза.

Забитый тупик

Тупик, принадлежащий складу топлива ст. Тайга содержится в безобразном состоянии.

24 декабря маневровый диспетчер Глушков дал задание составителю Болтовскому поставить в тупик склада под выгрузку два вагона дров. Когда мы подъехали к тупику то оказалось, что продвинуть вагоны нет никакой возможности, он был весь занесен снегом.

В результате вагоны пришлось снова вытаскивать и ставить в другое место. Если на эту работу предусмотрено по норме 1 час то мы затратили на ее 3 часа.

Начальник паровозного отделения т. Милев должен заставить беспечных командиров склада топлива произвести очистку тупика от снега.

Г. Тананаев,
маневровый машинист депо Тайга.

Позорит звание командира

Начальник блок-поста 235 км Вахромеев составил и вывесил на видном месте расписание занятий по изучению Правил технической эксплуатации, но сам его систематически нарушает.

На днях Вахромеев объявил, что в 6 часов будет проводить занятия. И на этот раз он свое слово не сдержал. Собравшиеся прождали Вахромеева до 8 часов, разошлись по домам. Оказалось, что он в этот вечер пьянствовал со стрелочником Ухарским. Неудивительно, что на блок-посту нарушение трудовой дисциплины вошло в систему.

Начальник отделения т. Руссаков должен призвать к порядку Вахромеева, позорящего звание командира железнодорожного транспорта.

И. Гапонов,
дежурный по блок-посту 235 км.

„Лето красное пропели!..“

Прораб Тайгинской жилищно-ремонтной конторы станции Анжерская т. Гладыш в течение целого лета не соизволил произвести необходимый ремонт квартир рабочих.

В квартирах лучших стахановцев тт. Скобелева, Суслова, Пермякова, Лукашева и др. не отеплены двери, не исправлены печи.

До каких пор руководители жилищно-ремонтной конторы будут пренебрежительны относиться к запросам трудящихся.

Шарафудинс

сцепщик вагонов ст. Анжерск.

Окажите помощь семье красноармейца

После призыва моего мужа в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии я устроилась на работу в Тайгинский вагонный участок.

Дом, в котором я живу с семьей пришел в такую ветхость, что грозит обвалом. Крыша прогнила, стены полопались. Я обратилась за оказанием помощи в местком. Председатель месткома т. Ходоровский обеспечил мне предоставления квартиры, а мой домик договорился с начальником вагонного депо т. Горюновым отремонтировать. Горюнов на это согласился. Это мы сделаем в течение трех дней. — заявил он.

Прошел уже месяц, а к ремонту домика даже и не приступали.

Я решила напомнить об этом Горюнову, но получила от него грубый отказ. Надо добавить, что Горюнов вообще грубо относится к своим подчиненным.

А. В. Пастырева,
болторезница вагонного депо Тайга.

Происшествия

Арестована группа расхитителей социалистической собственности

Отделением железнодорожной милиции ст. Тайга недавно задержана группа расхитителей социалистической собственности. В числе их Н. И. Титов бывший начальник ст. Асино, С. Е. Скурыгин ревизор временного отделения Томск-Асино, Ф. Б. Михайленко диспетчер отделения Томск-Асино, М. В. Корблев — начальник склада бланков строгой отчетности Томской дороги, А. Н. Изотов — билетный кассир ст. Асино и другие.

Вся эта группа, имея тесную связь между собой, систематически занималась хищением бланков проездных билетов, которые продавались через билетные кассы железной дороги.

Таким путем этой группой расхитителей реализовано билетов на сумму 59000 рублей. Вырученные деньги от продажи билетов делили между собой. Все они арестованы и предаются суду.

**НАМ
ответают**

В нашей газете 15 декабря было помещено письмо, в котором сообщалось, что в столярной мастерской конторы Тайгинского отделения круглая пила пришла в негодность и пользоваться ею становится опасно.

Инспектор охраны труда райкома союза железнодорожников т. Покорский сообщил, что нач. отделения т. Руссакову предложено запретить работать на круглой пиле до постановки ее на новый фундамент.

Врид. ответ. редактора
В. МАЛЬЦЕВ.