

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 85 (793)

15 августа 1938 года, понедельник.

Цена 5 коп.

По-большевистски выполнить государственный план погрузки

Одной из основных задач за под'ем работы железнодорожного транспорта по выполнению государственного плана погрузки является осуществление приказа ЦК сталинского наркома Л. М. Кагановича.

Замечательных успехов в работе по выполнению государственного плана погрузки на Тайгинском отделении добивается коллектив ст. Черемошники (нач. ст. Степанов). простоя порожних и груженых вагонов станция не имеет, план погрузки систематически перевыполняет. Таких-же успехов добился и коллектив ст. ЯЯ (нач. ст. Андреев).

В целом Тайгинское отделение имеет все условия для организации бесперебойной работы по обеспечению выполнения и перевыполнения государственного плана погрузки и выгрузки. Однако до сего времени мы видим обратное.

За первую декаду августа общий государственный план погрузки отделением выполнен всего лишь на 62,3 процента. Преступно слабо идет погрузка на станции Тайга (нач. ст. Дайнаков) и это несколько не тревожит руководство станции. За десять дней августа со станции Тайга на 11 км. под погрузку леса не было подано ни одного вагона, не смотря на имеющееся наличие порожних вагонов из под выгрузки. Такое-же положение с обеспечением погрузки леса на 235 км. и на разезде Кузель.

Не выполняется план погрузки и на ст. Томск II (нач. ст. Полуднев). План был выполнен только 8 августа. На 40—50 процентов выполняется план погрузки цемента на ст. Яшкино (нач. ст. Почечуев).

Нет борьбы на этих отстающих станциях за быстрое продвижение местного груза. Безответственность и безконтрольность со стороны руководства на этих станциях привели к тому, что вагоны простаивают по несколько часов и даже суток.

9 августа на ст. Яшкино остались не выгруженными 5 вагонов,

а 11 вагонов порожних остались не погруженными, прибывшие на станцию за 4 часа до окончания суток. За это время они вполне могли быть выгружены и погружены. 12 августа под погрузку цемента было дано 14 вагонов за 6 часов до окончания суток, также ни один из них не был погружен.

Систематически простаивают вагоны под грузовыми операциями на ст. Тайга. За 5 часов до окончания работы суток, поданные под погрузку вагоны: 2 августа 7 вагонов, 4 августа 14 вагонов и 10 августа 6 вагонов остались не выгруженными. 12 августа на ст. Тайга прибыли 19 вагонов за 10 часов до окончания суток, которые необходимо было поставить под выгрузку и подать под погрузку, но из-за нераспорядительности маневрового диспетчера т. Глушкова и дежурного по путям Иванова вагоны на 18 часов на место выгрузки не были поданы.

Отсутствие борьбы за использование внутренних ресурсов привело на Тайгинском отделении к срыву выполнения государственного плана погрузки, особенно в этом повинны начальники углепогрузочных станций Анжерская—Селиверстов и Судженка—Шевцов. Если к ним на станцию прибыл порожняк—платформы, они загружают их углем на прямое сообщение, т. е. на соседние дороги, совершенно не учитывая, что эти платформы должны быть загружены углем назначенным в пределах своего отделения с дальнейшим использованием этих платформ под погрузку крепежного леса для копей.

Нет достаточного контроля и ответственности со стороны руководящих работников отделения за выполнение приказа 231/Ц, — это одна из основных причин в работе отстающих станций, срывающих план погрузки на отделении.

Нужно в кратчайший срок добиться выполнения государственного плана погрузки, по-боевому взяться за выполнение приказа наркома.

Навстречу 20 годовщине ВЛКСМ

Комсомольцы паровозного депо Тайга готовятся встретить 20-летний юбилей ВЛКСМ новым под'емом стахановско-кривоносковского движения, производственными подарками матери-родине.

Комсомолец, машинист-кривоносовец т. Рандин Николай, осваивая технику работы на паровозе серии „ФД“ добился рекордного перевыполнения заданной технической скорости. В свою последнюю поездку он провел поезд на плече Тайга—Болотная с технической скоростью 48,3 км. при задании 29,6 км.

С перевыполнением технической скорости на 15,6 км. провел поезд 13 августа машинист-комсомолец т. Лысых Д.

В этот же день на 12 — 13 км.

перевыполнили заданную техническую скорость комсомольцы машинисты тт Ганилов и Овчинников.

Блестящие примеры стахановской производительности труда показывает комсомолец промывочного цеха депо Тайга тов. Тарасов К. На изготовлении сальниковых пружин он вырабатывает за смену до 5 норм.

Следуя примеру комсомольцев высокой производительности труда добиваются беспартийные рабочие.

13 августа слесарь Жариков, ремонтируя паровозные дышла, выработал за смену 4 нормы. Токарь тов. Сидин М., выполняя разные токарные работы поднял свою производительность труда до 342 проц.

Панфилов.

Вторая Сессия Верховного Совета СССР 1-го созыва

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

О ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА СОЮЗА 10 АВГУСТА 1938 ГОДА

10 августа, в 2 часа дня, в зале заседаний Верховного Совета СССР в Кремле состоялось открытие Второй Сессии Совета Союза.

Сессию открывает Председатель Совета Союза депутат Андреев А. А. Товарищ Андреев А. А. оглашает перечень вопросов, внесенных на рассмотрение Второй Сессии Совета Союза.

Депутат Хрущев Н. С. предлагает включить внесенные на рассмотрение Совета Союза вопросы в порядок дня Второй Сессии Совета Союза.

Совет Союза единогласно утверждает следующий порядок дня:

1. Утверждение Единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик на 1938 год.

Вносится СНК СССР.

2. Проект «Положения о судостроительстве СССР, союзных и автономных республик».

Вносится СНК СССР.

3. Выборы Верховного суда СССР.

4. Проект закона «О гражданстве СССР».

Вносится СНК СССР.

5. Проект закона «О порядке ратификации и денонсации международных договоров».

Вносится Комиссией по иностранным делам Совета Национальностей.

6. Проект закона «О государственном налоге на лошадей единоличных хозяйств».

Вносится Комиссией законодательных предположений Совета Союза.

7. О Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

Вносится от группы депутатов Украинской Советской Социалистической Республики.

8. Об указах Президиума Верховного Совета СССР, принятых в период между Первой и Второй Сессиями и подлежащих утверждению Верховного Совета СССР.

По предложению депутата Сидорова И. И. Совет Союза принимает постановление—доклад правительства о Едином государственном бюджете Союза Советских Социалистических Республик на 1938 год заслушать на совместном заседании Совета Союза и Совета Национальностей. Заслушивание содокладов бюджетных комиссий Палат и обсуждение бюджета вести раздельно по Палатам—в Совете Союза и в Совете Национальностей.

На этом первое заседание Второй Сессии Совета Союза закрывается.

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

О ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА НАЦИОНАЛЬНОСТЕЙ 10 АВГУСТА 1938 ГОДА

10 августа, в 4 часа дня, в зале заседаний Верховного Совета СССР в Кремле состоялось открытие Второй Сессии Совета Национальностей.

Сессию открывает Председатель Совета Национальностей депутат Шверник Н. М.

Товарищ Шверник Н. М. оглашает перечень вопросов, внесенных на рассмотрение Второй Сессии Совета Национальностей.

Депутат Ибрагимов Р. К. предлагает включить внесенные на рассмотрение Совета Национальностей вопросы в порядок дня Второй Сессии Совета Национальностей.

Совет Национальностей единогласно утверждает следующий порядок дня:

1. Утверждение Единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик на 1938 год.

Вносится СНК СССР.

2. Проект «Положения о судостроительстве СССР, союзных и автономных республик».

Вносится СНК СССР.

3. Выборы Верховного суда СССР.

4. Проект закона «О гражданстве СССР».

Вносится СНК СССР.

5. Проект закона «О порядке ратификации и денонсации международных договоров».

Вносится Комиссией по иностранным делам Совета Национальностей.

6. Проект закона «О государственном налоге на лошадей единоличных хозяйств».

Вносится Комиссией законодательных предположений Совета Союза.

7. О Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

Вносится от группы депутатов Украинской Советской Социалистической Республики.

8. Об указах Президиума Верховного Совета СССР, принятых в период между Первой и Второй Сессиями и подлежащих утверждению Верховного Совета СССР.

По предложению депутата Хохлова И. С. Совет Национальностей принимает постановление—доклад правительства о Едином государственном бюджете Союза Советских Социалистических Республик на 1938 год заслушать на совместном заседании Совета Национальностей и Совета Союза. Заслушивание содокладов бюджетных комиссий Палат и обсуждение бюджета вести раздельно по Палатам—в Совете Союза и в Совете Национальностей.

На этом первое заседание Второй Сессии Совета Национальностей закрывается.

II СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

Дневник заседаний Сессии 10 августа 1938 года

10 августа в Кремле открылась Вторая Сессия Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик.

Как и семь месяцев назад, в исторические дни работ Первой Сессии Верховного Совета СССР, снова ожил большой Кремлевский дворец. В него съехались со всех концов Союза народные избранники, обогащенные опытом государственной работы. Сюда, в столицу СССР, они привезли вести о новых замечательных успехах социализма, которые одержала страна после Первой Сессии Верховного Совета.

С большевистской деловитостью и организованностью Сессия приступила к рассмотрению важнейших государственных вопросов.

Днем 10 августа состоялись заседания Совета Союза и Совета Национальностей, происходившие раздельно. На них был утвержден порядок дня и принято решение — заслушать доклад по первому вопросу — о Едином государственном бюджете Союза ССР на 1938 год — на совместном заседании обеих Палат вечером 10 августа.

К 7 часам вечера зал заседаний Верховного Совета СССР переполнен депутатами.

Присутствует много гостей — рабочие московских заводов и фабрик, представители науки, культуры, искусства, Красной Армии и Красного флота.

В дипломатических ложах — представители дипкорпуса. Широко представлена советская и иностранная пресса.

В правительственных ложах появляются товарищи Сталин, Молотов, Калинин, Каганович, Ворошилов, Микоян, Жданов, Ежов, Хрущев, члены Президиума Верховного Совета СССР, народные комиссары.

С исключительным воодушевлением и подъемом приветствуют депутаты и гости

товарища Сталина, руководителей партии и правительства. По огромному залу непрерывно прокатывается гром рукоплесканий. Из конца в конец несутся громкие, радостные приветствия на языках народов Советского Союза: „Ура Сталину!“, „Да здравствует наш вождь и учитель товарищ Сталин!“

Когда аплодисменты стихают, председательствующий — Председатель Совета Союза депутат Андреев А. А. объявляет совместное заседание Совета Союза и Совета Национальностей открытым.

Слово для доклада о Едином государственном бюджете Союза ССР на 1938 год получает Народный комиссар финансов СССР тов. Зверев А. Г.

С большим вниманием Сессия выслушивает доклад тов. Зверева, насыщенный яркими цифрами и фактами расцвета хозяйства и культуры Советского Союза.

Тов. Зверев подробно характеризует бюджет Советского Союза на 1938 год и в заключение особо останавливается на нуждах обороны страны. Он напоминает о бесконечных провокационных происках фашистских стран, пытающихся раздуть войну против СССР. Задача состоит в том, чтобы неустанно крепить оборонную мощь великой страны социализма. В соответствии с этим государственный бюджет Союза на 1938 год предусматривает ассигнования на нужды обороны страны в размере 27 миллиардов рублей.

Сессия Верховного Совета СССР, выражая свое одобрение, бурными аплодисментами приветствует заявление Народного комиссара финансов. Депутаты устраивают горячую овацию в честь непобедимой Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Военно-Морского Флота.

После доклада тов. Зверева заседание закрывается.

(ТАСС).

Полковник А. СЕГЕДИ

Прошлое и настоящее нашей авиации

Царская Россия не имела своей авиации

Наша авиационная промышленность, создающая сейчас прекрасные самолеты и моторы, вызывающие восхищение друзей советского народа и злобную зависть его врагов, была создана буквально на пустом месте. Царская Россия имела лишь несколько кустарных мастерских и заводиков. Каждый из них к концу империалистической войны при крайнем напряжении был способен выпускать не более нескольких десятков самолетов в месяц, копируя устаревшие иностранные образцы или занимаясь сборкой самолетов из частей, доставляемых из-за границы. Сами сборочные мастерские нередко принадлежали иностранным концессионерам (Дукс, Анатра и др.). Наибольшее количество самолетов, произволившихся на всех этих предприятиях, в 1917 году не превышало 230—250 в месяц.

Авиационная промышленность царской России была способна удовлетворить спрос действующей армии на самолеты и моторы лишь на 5 проц. В остальном снабжение авиации материальной частью зависело от ввоза из-за границы. В 1917 году «союзникам» было заказано около 5 тысяч самолетов и 9 тысяч моторов. Фактически за год поступило не больше 10 проц. в

счет заказа, причем поставщики доставили устаревшую материальную часть, снятую уже с вооружения в других странах. Многие детали самолетов вообще не производились в царской России. Таким образом, авиационной промышленности в царской России, по существу, не было.

Положение русской авиации к концу империалистической войны стало критическим. 21 июня 1917 года генерал Брусилов в своем донесении охарактеризовал его следующим образом: «Кризис наступил, больше ждать нельзя... Считаю, что если немедленно не будут приняты экстренные меры, то через два месяца наша авиация будет сведена к нулю». Экстренных мер, однако, не последовало.

На фронтах гражданской войны

С октября 1917 года авиация перестала получать какое бы то ни было снабжение новой материальной частью из-за границы. Из числа самолетов, находившихся на фронте, большая часть была уничтожена. Красная Армия получила, таким образом, в свое распоряжение крайне ограниченные запасы материальной части при отсутствии в стране авиационной промышленности и громадном недостатке летного состава. Между тем интересы обороноспособности молодой Советской республики требовали

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ Агитатор за работой

В вагонном депо ст. Тайга хорошо проводит агитационную работу среди рабочих комсомолец т. Пермяков. За последнее время он провел с рабочими пять лекций и бесед. Ознакомил рабочих с материалом о 15-ти лети гражданской авиации, рассказал о вторжении японской военщины на территорию Советского Союза. Ежедневно информирует рабочих о том, что делается на фронтах в Испании и Китае.

Беседы и лекции т. Пермяков проводит хорошо подготовившись, имея под руками конкретные факты и цифры, увязывая материал с производственными задачами.

На такие лекции и беседы рабочие всегда идут охотно, слушают внимательно и активно

участвуют в беседе. На одной из бесед посвященной предстоящему 20 летию ВЛКСМ молодые рабочие взяли на себя обязательство подготовить подарки матери-родине.

По мимо лекций и бесед т. Пермяков проводит в цехе читку художественной литературы. Прочитаны произведения: „Мать“, „Как закалялась сталь“, „Поднятая целина“ и другие. Рабочие работой агитатора т. Пермякова очень довольны. Следовало бы партийному комитету опыт и методы агитационной работы т. Пермякова передать другим агитаторам и путем обмена опытом работ, шире развернуть агитационную работу на агитационных участках.

А. Шонуров.

Культбригада на линии

Для культурного обслуживания путевых обходчиков, рабочих полевых станций и блок-постов выехала бригада Тайгинского политотдела отделения. В нее вошли тт. Сорокожердев, Щербаков, Кривов, Розонков, Мирошников, Распопин. Начиная от ст. Тайга до ст. Ижморская бригада побывает в каждой путевой

будке, в общежитиях путевых рабочих, на станциях и блок-постах. Проверит подготовку отдельных звеньев транспорта к зиме, проведет с рабочими политбеседы, организует несколько выступлений художественной самодеятельности.

Тихонов.

К XX-летию ВЛКСМ

Цех сделаем воронцовским

Готовясь к 20 годовщине ленинско-сталинского комсомола, комсомольская группа автоконтрольного пункта Тайгинского вагонного участка широко развернула социалистическое соревнование.

Слесари-комсомольцы и беспартийная молодежь, взяв на себя обязательство к 20 годовщине ВЛКСМ подготовить подарки матери-родине, добиваются с каждым днем все больших производственных успехов в работе. Слесарь Дормовский ежедневно ремонтирует по 3—4 воздухораспределителя серии «М», применив рационализаторское мероприятие по пересвер-

ловке каналов. Он обязался в подарок к 20 годовщине ВЛКСМ подготовить всех рабочих цеха к сдаче норм на значек ВЛКСМ.

Слесарь Зуев, ремонтируя воздухораспределители ежедневно выполняет норму на 180—220 проц. Он также готовится сдать нормы на значек ВЛКСМ.

Комсомольцы автоконтрольного пункта ставят своей задачей к 20 годовщине ВЛКСМ сделать свой цех воронцовским.

Зуев,

группорг авто-контрольного пункта вагонного участка Тайга.

присутствия на фронтах гражданской войны боеспособной и сильной авиации, которой можно было бы поручить задачи по разведке, связи, бомбометанию и уничтожению в воздухе самолетов противника, услужливо доставлявшихся из-за границы белым армиям за русский хлеб, лес, промышленное сырье и золото.

В условиях того времени источниками комплектования материальной частью нашей авиации могли быть по преимуществу взятые у противника трофеи или сборка из нескольких старых и негодных машин одной исправной и способной так или иначе летать. Созданные к этому времени 5 авиопарков и 18 поездов-мастерских таким способом выпускали до 45 самолетов и 50 моторов ежемесячно. Изношенные до крайности, самолеты нередко разваливались в воздухе и погибали от того, что во время полета у них отрывались крылья, моторы и т. д.

Положение еще более осложнялось острым недостатком бензина. В Туркестане летный состав сам перегонял нефть «домашними способами». В других местах приходилось применять различного сорта сурrogаты — смеси, которые составлялись по доморощенным рецептам тут же, на аэродроме, из того, что можно было достать: спирта, эфира, керосина и т. д. Работа моторов на таком горючем неизбежно приводила к быстрому их изнашиванию, выходу из строя и отказу в полете. На этой материальной части работали наши молодые летчики-энтузиасты, до конца преданные делу партии, многие из которых отдали свою жизнь за освобождение социалистической родины от интер-

вентов и полчищ белогвардейщины.

Летом 1918 года, организовав героическую оборону Царицына, товарищ Сталин уделил большое внимание авиации. По его настоянию был создан авиотряд. Товарищ Сталин лично давал боевые задания летчикам.

Немало белых самолетов, новейших по тому времени систем, было сбито нашими отважными летчиками. История Красного Воздушного Флота бережно хранит поучительные примеры мужества, отваги, преданности революции, проявленные героическими летчиками Красной Армии. При крайней бедности в материальной части и ограниченности самолетов, число которых на всех фронтах гражданской войны не превосходило 350, наши летчики налетали за три с половиной года 18340 часов, сбросив 7 тысяч авиабомб. Не следует забывать, что самолеты были совершенно не приспособлены и не оборудованы для бомбометания. Бомбы помещались прямо в кабину самолета или на коленях летчика-наблюдателя, который за отсутствием прицелов сбрасывал их „наглазок“.

Партия укрепила летный состав, послала в авиацию своих лучших сынов. К концу 1920 года 47 проц. летчиков и 30 проц. всего личного состава авиации являлись членами партии, в то время как для всей Красной Армии средний процент партийцев в 1920 году составлял 7.

В 1920 году Красная Авиация применялась на южном и западном фронтах уже хорошо сколоченными и удачно действовавшими бомбардировочными группами, оказавшими большую помощь Красной Армии.

(Продолжение см. на 3-й стр.)

ОБРАЗЦОВО ПОДГОТОВИТЬСЯ К НОВОМУ УЧЕБНОМУ ГОДУ

Подготовка к новому учебному году—важнейшая государственная задача. Однако многие железнодорожные школы Тайгинского отделения очень плохо готовятся к учебному году.

Сегодня мы публикуем материалы рейда „Легкой кавалерии“, рассказывающие о безответственном отношении к прямым обязанностям не только со стороны заведующих школьным хозяйством, а непосредственно хозяйственников отдельных служб и самих директоров школ.

До начала занятий остались считанные дни. Задача всех партийных, профсоюзных и комсомольских организаций всемерно помочь хозяйственникам школ полностью закончить ремонт школьных помещений, привести школы в образцовое состояние, с тем чтобы дети железнодорожников пришли в хорошо отремонтированные школы.

Школы неукомплектованы преподавателями

На ст. Томск II железнодорожные школы №№ 43 и 44 неукомплектованы преподавателями. По школе № 44 нет преподавателя по истории, а по школе № 43 не хватает двух учителей начальных классов.

Учебными пособиями и школьными принадлежностями школы как одна так и другая полностью обеспечены. Текущий ремонт закончен. Пионерская комната оборудована.

Бригада „легкой кавалерии“
Сазонов, Воровских.

Не обеспечены квартирами

Школа № 41 на ст. Межениновка полностью подготовилась к новому учебному году.

Школа обеспечена всеми наглядными пособиями: тетрадями, школьными принадлежностями и учебниками. Текущий ремонт школе произведен хорошо. Большой недостаток в том, что преподаватели не обеспечены квартирами. Начальник станции Межениновка т. Кузнецов, он же и парторг, мерк обеспечению преподавателей квартирами не принимает.

Бригада рейда:
Аузин, Кузнецов, Чалых.

Не готовятся к учебному году

В железнодорожной школе блока Хопкино плохо готовятся к учебному году.

Школа не обеспечена учебными пособиями и школьными принадлежностями. На два класса не хватает чернил, нет тетрадей,

большой недостаток учебников. В школе нет пионерской комнаты. Требуется два учителя начальных классов.

Бригада „Легкой кавалерии“:
Нечухрин, Золотарев, Гордеева, Огарельцева.

НЕДОПУСТИМАЯ МЕДЛИТЕЛЬНОСТЬ

Плохо обстоит дело с подготовкой к новому учебному году анжерской железнодорожной школы № 37.

После того, как закончили окраску полов и побелку (здание школы каменное) одна из стен дала большую трещину. Крыша здания школы пришла в полную негодность, во время дождя сквозь нее протекает вода. Один из углов здания от сырости покрыт плесенью. Однако ремонт ее почему-то оказался непредусмотренным.

В школе нет пионерской комнаты. Физический кабинет не оборудован. Сейчас школа стоит перед угрозой срыва занятий из-за отсутствия нужных наглядных пособий и учебников.

Бывший директор Веселов довел школу до полного развала. Средства отпускаемые ежегодно на школу для оборудования кабинетов и школьной библиотеки им использовались не по назначению. В результате школа до сего времени не имеет своей библиотеки.

Плохо обстоит дело с укомплектованием штата. Нет 2 учителей для начальных классов и 6 средних. Квартирами учителя обеспечены. Из всего коллектива преподавателей, квартиры имеют только двое.

Бригада „легкой кавалерии“:
Федосеев, Александров, Демидов.

ЧИСТО И УЮТНО В ШКОЛЕ № 26

Хорошо подготовили к новому учебному году неполную среднюю железнодорожную школу № 26 на ст. Тутальская.

Все классы школы приведены в образцовый порядок. Учебниками и наглядными пособиями школа обеспечена. Хорошо обставлена школьная библиотека, она снабжена достаточным количеством но-

вейшей литературы. Уютно и красиво выглядит пионерская комната.

Для приезжих учащихся уже полностью заканчивается ремонт интерната, построена столовая и укомплектована штатом обслуживающих работников.

Школа обеспечена преподавательским составом. Закончилось

укомплектование всех классов учащихся. Школа полностью обеспечена топливом.

Коллектив работников школы ст. Тутальская по боевому подготовился к новому учебному году.

Бригада рейда:
Хиварова, Соколов, Слепина, Голева, Генералова, Мединюк, Поломошнов.

Прошлое и настоящее нашей авиации

(Продолжение. Начало см. на 2-й стр.)

Первые шаги в строительстве мощной советской авиации

В крайне напряженной и трудной обстановке гражданской войны партия и правительство уже закладывают первый фундамент будущего мощного Воздушного Флота Страны советов. Развертывается строительство первых авиационных заводов. В 1918 году при ВСНХ организуется Центральный аэрогидродинамический институт, сыгравший исключительно важную роль в развитии нашей авиации. Открывается возглавляемый профессором Н. Е. Жуковским авиационный техникум, который в 1920 году преобразуется в Институт инженеров Воздушного Флота, а в дальнейшем в Военно-воздушную академию РККА имени профессора Н. Е. Жуковского. Наконец, развертывается сеть авиационных школ.

Ученики и летный состав этих школ нередко должны были прерывать учебные занятия и участвовать в вооруженной борьбе с бандитизмом и контрреволюцией, постигая в процессе боевой практики авиационную науку. В 1919 году начальник Московской авиационной школы Братолов и летчик той же школы Герасимов были зверски замучены казками Мамонтова во время вынужденной посадки из-за остановки в воздухе моторов их самолетов. Гибель этих товарищей еще больше

спаяла летчиков и учеников Московской школы, которые в ближайшие же дни совершили ряд удачных групповых атак и уничтожили сотни белогвардейцев из отряда Мамонтова.

„У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь“

Переход страны к мирному строительству после гражданской войны позволил сосредоточить больше усилий и средств на дальнейшем развитии Воздушного Флота. Ближайшей задачей являлось создание своей авиационной промышленности, способной удовлетворить потребности растущей страны социализма как в культурно-хозяйственном отношении, так и в интересах полной обороноспособности ее.

III съезд советов СССР, в 1925 году, по докладу М. В. Фрунзе вынес следующее постановление:

„Съезд констатирует, что увеличение роли авиации в военном деле и неуклонный рост ее во всех странах требует исключительного внимания к вопросам планового укрепления и развития Красной воздушной флотии.“

... Съезд предлагает правительству в кратчайший срок провести в жизнь план развития военных воздушных сил и одновременно принять меры к полноту авиационной промышленности, в том числе моторостроения, до размеров, обеспечивающих необ-

ходимое развитие как гражданского, так и военного воздушного флотов.“

В 1927 году К. Е. Ворошилов доложил IV всесоюзному съезду советов о выполнении постановления III съезда: „Вместо ничтожного числа устаревших самолетов мы создали крепкий современный воздушный флот; мы имеем возможность строить на основе своей собственной советской авиационной промышленности“.

С 1923 года советская авиация начинает расти на базе собственной авиационной промышленности, выпускающей полноценные по тому времени самолеты «Р-1» и моторы «М-5» в 400 лошадиных сил.

Эти первые победы являлись лишь отправным пунктом к последующему укреплению наших военно-воздушных сил. На наших машинах, построенных целиком на новых заводах из своих материалов, советские летчики в период 1924—1927 годов совершают целый ряд выдающихся перелетов как в пределах нашего Союза, так и далеко за его границами. Перелеты Ташкент—Кабул, Москва—Пекин, Москва—Токио, Москва—Анкара, полеты летчиков Чухновского и Бабушкина в Арктику на поиски экипажа потерпевшего катастрофу дирижабля «Италия» и ряд других, не менее блестящих воздушных экспедиций продемонстрировали всему миру высокие качества советских машин, рост нашей авиационной промышленности, мастерство и мужество летного состава.

Зл высокий средне-суточный пробег паровозов

По инициативе машинистов-кривоносовцев Новосибирского депо тт. Ишкова, Короткова, Торанина и других на нашей дороге разворачивается замечательное соревнование машинистов-кривоносовцев, поставивших своей целью добиться средне-суточного пробега паровоза 700 километров.

Отдельные машинисты ряда депо Томской уже сейчас имеют перевыполнение норм средне-суточного пробега паровозов на 150-200 километров.

В Тайгинском паровозном депо замечательное начинание передовых машинистов дороги первыми подхватили машинисты тт. Колядо, Турусов, Мезенцев, Иванов Василий. Они на своих паровозах серии «ФД» значительно перевыполняют техническую скорость вождения поездов. Норма средне-суточного пробега этих паровозов в среднем перевыполняется больше чем на 100 километров. Однако это хорошее начинание группы машинистов в Тайгинском депо не возглавлено. Обязанность начальника депо, партийной и профсоюзной организации возглавить этот производственный подъем, помочь кривоносовцам сломать все барьеры и преграды мешающие движению семисотников, сделать это движение массовым с тем чтобы в депо Тайга каждый машинист соревновался за высокий средне-суточный пробег паровоза.

Плохо помогают машинистам-кривоносовцам некоторые диспетчеры-эксплуатационники и дежурные по станции, они часами держат паровозы под поездами, задерживают поезда у семафоров и т. д. 5 августа дежурный по станции Тайга Сиволов продержал три паровоза серии «ФД» в общей сложности три часа 17 минут и два пассажирских паровоза, 1 час. 30 минут задержал поезд у входного семафора.

Дежурный диспетчер отделения движения Парфенов продержал паровоз под поездом больше 2-х часов. Таких фактов безобразного использования паровозов сколько угодно, им нужно положить конец.

Движение семисотников — это практическая борьба машинистов за выполнение приказов наркома Л. М. Кагановича, за образцовую подготовку к зиме.

Зуев,
ст. диспетчер Тайгинского паровозного отделения.

С 1927 года Советский Союз приступил к постройке многомоторных, тяжелых самолетов. Наш Военно-Воздушный Флот и гражданская авиация отныне были обеспечены всеми классами самолетов, качество которых в дальнейшем неуклонно совершенствовалось.

Полную зрелость и широкое развертывание наша авиационная промышленность получила в результате успешного завершения первой сталинской пятилетки. На объединенном Пленуме ЦБ и ЦК ВКП(б) 7 января 1933 года в докладе об итогах первой пятилетки товарищ Сталин сказал: „У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь“.

Авиационная промышленность, достойная нашей великой родины, могла вырасти только на базе социалистической индустриализации страны, обеспечившей производство необходимых для самолетов и моторостроения высокосортных материалов и машин. Характеризуя состояние наших военно-воздушных сил, К. Е. Ворошилов в своем докладе XVII съезду партии сказал, что „за время, прошедшее после XVI съезда партии, наши военно-воздушные силы стали неузнаваемы. Мы создали мощную тяжелую бомбардировочную авиацию и добились улучшения по всем другим видам авиации.“

Значительно улучшено в желательном для нас направлении соотношение видов самолетов в составе воздушных сил“.

(Окончание см. на 4-й стр.)



В республиканской Испании. На снимке: танки республиканской армии отправляются на фронт. (Осуждено).

К столкновению в районе озера Хасан

10 августа японский посол г. Сигемицу вновь посетил Народного Комиссара Иностранных Дел т. Литвинова. После обмена мнениями, Народный комиссар сделал от имени Советского правительства следующие предложения:

1. Японские и советские войска прекращают все военные действия 11-го августа в 12 час. по местному времени, о чем правительства СССР и Японии делают распоряжения немедленно.

2. Как советские, так и японские войска остаются на тех линиях, которые они занимали 10-го августа в 24 часа по местному времени.

3. Для редемаркации спорного участка границы образуется смешанная комиссия из двух представителей от СССР и двух представителей с японо-манчжурской стороны, при арбитре, избираемом по соглашению сторон, из граждан третьих государств.

4. Комиссия по редемаркации работает

на основе договоров и карт, снабженных подписями полномочных представителей России и Китая.

Посол Сигемицу принял полностью первые два предложения, отклонив арбитраж. Тов. Литвинов указывал, что наиболее эффективной гарантией достижения соглашения по редемаркации было бы присутствие в комиссии беспристрастного, незаинтересованного арбитра, но, ввиду возмущения посла, он на арбитраже не настаивал. Таким образом, считается согласованным и третий пункт.

Не достигнуто соглашения по вопросу об основах работы комиссии по редемаркации. Посол Сигемицу предлагал положить в основу также другие материалы, которые до сих пор Советскому правительству не были предъявлены и о которых оно поэтому не имеет никакого представления. Г. Сигемицу обещал, однако, запросить по этому вопросу свое правительство и дать в ближайшее время ответ. (ТАСС).

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ НАШЕЙ АВИАЦИИ

(ОКОНЧАНИЕ. Начало см. на 2 и 3 стр.)

Развитие воздушного спорта

Авиация становится одним из массовых и любимых нашей молодежью видов спорта. Аэроклубы, раскинувшись широкой сетью на необъятной территории нашей страны, пользуются огромной популярностью. Многие сотни трудящихся овладевают искусством полета без отрыва от производства. Не менее широко развернулся и парашютный спорт. По качеству подготовки и охвату трудящихся парашютизмом Советский Союз держит мировое первенство.

„Отдельных героических людей, людей, способных на подвиг, много на свете. Они имеются и в буржуазных странах, — и за океанами, и на Европейском континенте. Но не найдется в этих странах десятков, сотен, тысяч людей, которые бы парашютизм полюбили, как свое родное, необходимое дело“. Так определил развитие парашютного спорта в нашей стране К. Е. Ворошилов.

Советский Союз — могучая авиационная держава

В 1938 году советские летчики доказали, что наша авиация обладает еще одним ценнейшим качеством: способностью летать быстрее всех. Последний перелет летчика Коккинаки и штурмана Бряндинского из Москвы в район Владивостока — без посадки, на двухмоторной машине,

со средней скоростью более 300 километров в час, почти за одни сутки — принес еще одну очередную победу нашей родине.

Наши девушки и женщины не отстают от славных летчиков. Перелет летчиц Осипенко, Ломако и Расковой из Севастополя в Архангельск на гидросамолете является новой победой в целой серии достижений и международных рекордов, поставленных в течение последних лет женщинами-летчицами Страны советов.

За 20 лет социалистического строительства Советский Союз поднял свою авиацию на недостижимую высоту и стал могучей авиационной державой, мощь которой чувствуют наши враги.

Воздушные силы Советского Союза пользуются заслуженной любовью всех трудящихся, ибо наша авиация как зеницу ока бережет наши священные границы, стережет неисчислимые богатства нашей родины, охраняет жизнь и неприкосновенность советских людей от всяких покушений воздушного врага.

„Наши границы священны и нерушимы. Они полны рабоче-крестьянской кровью, и их никому никогда, ни при каких обстоятельствах перейти мы не позволим“. (К. Е. Ворошилов). Эти слова нашего железного наркома как первую заповедь хранит каждый летчик, штурман, пилот, авиотехник, каждый работник славной семьи могущественной советской авиации.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Применяйте метод суфляжа

Применяя метод суфляжа при исправлении пучин, подьмки стыков и т. д., наше отделение добилось блестящих результатов.

Много нужно было сделать для того, чтобы полностью перейти работать методом суфляжа. Суфляжные лопаты были сделаны из тонкого железа и они часто ломались, чем вызывали большую задержку в работе. Мы своими силами изыскали толстое железо и изготовили лопаты. Сейчас из-за суфляжных лопат нет ни малейшей задержки.

Работая по методу суфляжа все рабочие нашего отделения резко повысили производительность своего труда.

Каждый околоток, отделение, бригада всех дистанций пути Тайгинского отделения должны применять в своей работе испытанный метод суфляжа, дающий прекрасные результаты, открывающий путь к высокой производительности труда.

К. П. Поносов,
ремонтный рабочий 21 отделения
Анжерской дистанции пути.

Сандовичева нарушает дисциплину

Путевая работница 3 околотка 5 дистанции пути Сандовичева грубо нарушает трудовую дисциплину.

7 августа наша бригада работала на 218 км. по исправлению толчков. Нужно было быстро произвести работу, с тем чтобы не задерживать проходящий поезд. Сандовичева, вместо выполнения серьезной работы, занялась разговорами со связистами, ремонтирующими телефонную линию. Когда я, как старший рабочий, сделал ей замечание Сандовичева меня всяко оскор-

била и отказалась выполнять мое распоряжение.

Такие случаи у Сандовичевой не единичны. По неуважительным причинам она часто опаздывает на работу. Об этом я не раз докладывал дорожному мастеру 3 околотка, но он к нарушителю трудовой дисциплины Сандовичевой относится равнодушно.

Коровин,
старший ремонтный рабочий
3 околотка 5 дистанции пути.

НЕТ БДИТЕЛЬНОСТИ

В ночь на 14 августа на ст. Яя был организован рейд проверки бдительности работников железнодорожного транспорта. Наша бригада выявила у многих работников полное отсутствие бдительности, безразличное отношение к порученному делу.

Ночной сторож паггауза Иванов, например, вместо того чтобы зорко охранять груз, преспокойно спал на пос.у. В будку технического осмотра мы прошли также беспрепятственно. Ни один из работ-

ников даже не спросил, кто мы такие и зачем пришли.

Так мы обошли все служебные помещения и цеха никем незамеченные. Только стрелочники тт. Чувашев, Алексеев и Долотов не пустили нас без пропусков на свои посты. Эти товарищи бдительно охраняют доверенное им социалистическое имущество.

Бригада рейда: Яновлев, Грищенко, Лавчук, Яновлева.

Обратите внимание

Большинство транспортников тайгинского узла имеют свои огороды. Владельцы коров и лошадей это хорошо знают и не смотря на это они выпускают скот со двора без всякого за ним надзора. Скот попадает в огороды и травит посевы.

В городской совет поступают многочисленные жалобы, но руководители его равнодушно относятся к этому.

Зимарин,

агроном Райтрансторгпита
ст. Тайга.

Работа отделения за 14 августа 1938 г.

План погрузки выполнен на 63,2%

План погрузки угля выполнен на 83,5%

Станции грузили так:

	Задание выполнено на:
Анжерская (нач. Селиверстов)	87%
Судженка (нач. Шевцов)	78%
Яя (нач. Андреев)	32,3%
Томск II (нач. Полуднев)	122,2%
Тайга (нач. Дайнаков)	23%
Яшкино (нач. Почичуев)	47,3%
Черемошники (нач. Степанов)	—

Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 59,8%.

Проследовало поездов по расписанию 66%.

Участковая скорость выполнена на 25 км.

Сведения о движении поездов даны за 13 августа.

Привести в порядок школьную библиотеку

Железнодорожная школа на ст. Юрга I к новому учебному году не готова.

Школьная библиотека находится в безобразном состоянии. Книги разбросаны, не просмотрены, есть много книг подлежащих изъятию из употребления.

Нет нужного количества книг по арифметике, географии и истории. Мало наглядных пособий по физике и химии.

Школа не имеет полного штата преподавателей, не хватает 2-х человек. Нельзя обойти и такой факт, когда для преподавателей не создаются хорошие квартирные условия. Преподаватель этой школы тов. Метелица живет в комнате в которой нет печи. Хозяйственники станции Юрга I упорно не желают приступить к ремонту школы и квартир преподавателей.

Бригада „Легкой кавалерии“:
Соколов, Метелица, Зарубин, Жунов, Степанов, Баянов.

Нам отвечают

В редакцию поступило письмо, в котором сообщалось, что начальник депо ст. Тайга не выплачивает слесарям тт. Куликову и Никитину за сверхурочные часы.

Для принятия мер это письмо было направлено к инспектору охраны труда, который нам ответил, что тт. Куликову и Никитину деньги за 96 сверхурочных часов уплачены.

Ответственный редактор

П. ПЛЕНИН.