

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 86 (794)

18 августа 1938 года, четверг.

Цена 5 коп.

СЕГОДНЯ ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ АВИАЦИИ

День авиации— всемирный праздник

Ни в одной стране мира авиация не пользуется такой любовью, таким вниманием народных масс, как в нашей стране. День авиации стал у нас традиционным, народным праздником, он вошел в быт, в сознание советского народа.

Герои дня авиации—наши славные советские летчики, гордые соколы нашей страны, сталинские питомцы, выращенные партией Ленина—Сталина, советским правительством и личным вниманием и неустанными заботами товарища Сталина.

Герои дня авиации—это рабочие, инженеры, конструкторы и техники нашей могучей авиационной промышленности, созданной за две сталинские пятилетки.

Задача советской авиационной промышленности—создавать такие машины, которые способны были бы летать дальше, быстрее и выше всех. Советские авиационные заводы показали, что они с этой задачей справляются успешно.

Мировой рекорд дальности полета по прямой был завоеван советскими летчиками—Героями Советского Союза Грозовым, Юмашевым и Данилиным на машине, созданной советскими рабочими из советских материалов. Имена Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова, Белякова, Водопьянова, Молокова, Алексеева и других хорошо известны советскому народу.

Недавно страна с восхищением следила за героическим перелетом Героев Советского Союза Владимира Коккинаки и Александра Бряндина из Москвы в район Владивостока и трех летчиц—Полины Осипенко, Веры Ломако и Марины Расковой из Севастополя в Архангельск на гидросамолете.

Эти перелеты еще раз показали всему миру, что советская страна располагает в одинаковой степени и первоклассной технической базой самолетостроения, и непревзойденными людскими кадрами авиации.

Отвечая на приветствие по случаю блестящего завершения перелета Москва—район Владивостока, тов. Коккинаки говорил: „Самолеты, которые мы строим, отлично выдержали испытание. Машина, на которой мы летели,—не единственная. Наша промышленность строит такие самолеты в большом ко-

личестве. И когда потребуется, когда товарищ Сталин скажет, что надо лететь не одному летчику, а многим сотням и тысячам советских пилотов,—тогда тысячи советских летчиков полетят туда, куда прикажет партия, куда прикажет правительство, куда укажет великий Сталин“.

В этих простых словах выражены мысли и чувства всего советского народа.

Авиация в нашей стране стала делом миллионов. Авиационный спорт—любимейший вид спорта советской молодежи. На необъятной территории нашей страны раскинулась широкая сеть аэроклубов. Тысячи и тысячи трудящихся овладевают летным искусством без отрыва от производства, занимаются парашютизмом, планеризмом. Среди юношества большой любовью пользуется авиамоделизм.

Задача Осоавиахимовских организаций—всемерно способствовать этому глубокому народному движению, выражающему всю силу советского патриотизма.

Славное племя советских летчиков служит высоким целям и задачам социализма, возмечивает нашу социалистическую родину, оно творит великие и культурные дела на пользу всего человечества. Этим наша советская авиация, авиация социализма, отличается от авиации капиталистических стран и особенно от авиации германских, японских, итальянских фашистских варваров, которые получили печальную известность бомбежкой беззащитных городов Испании, Абиссинии, Китая, убийством мирного населения—женщин, стариков, детей.

Наша авиация служит делу мира и прогресса, но в грозный час войны, когда враг осмелится напасть на нашу советскую землю, наши летчики обрушатся на врага всей силой своей могущественной техники, своей личной храбрости, своего пламенного патриотизма и уничтожат его.

В день авиации мы шлем горячий привет всем работникам героической советской авиации, нашим славным летчикам, всем рабочим, инженерам, конструкторам и техникам авиационной промышленности, планеристам, парашютистам и всем членам Осоавиахима.



Укрепляют оборону страны

Узловой совет Осоавиахима ст. Томск II, готовясь к дню авиации, провел большую работу. В ряде предприятий томского узла закончен обмен осовских билетов. Оборудуется военно-химический кабинет. Из домохозяйек организован и приступил к работе кружок противовоздушной и химической обороны. Выпущен первый номер узловой стенной газеты „За оборону“. Ежедневно работает стрелковый тир, который в среднем посещают 75 человек.

15 августа рабочие мастерских связи два часа проработали в противогазах. 16 августа работали в противогазах маневровые машинисты, смена станции и смена пункта технического осмотра товарного парка.

За время подготовки к дню авиации в ряды Осоавиахима вступило до 100 человек рабочих и членов их семей.

Мальцев.

II СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР 1-го СОЗЫВА

ДНЕВНИК ЗАСЕДАНИЯ 11 АВГУСТА

В СОВЕТЕ СОЮЗА

На втором заседании Совета Союза утром одиннадцатого августа началось обсуждение единого государственного бюджета СССР на 1938 год. С докладом по этому вопросу выступает председатель бюджетной комиссии депутат Сидоров. Он отмечает, что представленный правительством проект государственного бюджета на 1938 год полностью соответствует политике и решениям большевистской партии и советской власти о необходимости мобилизовать максимум средств на дело укрепления индустриализации страны, повышения материального и культурного уровня трудящихся, укрепления обороноспособности советского государства.

После тщательной проверки расчетов и обоснований их, говорит т. Сидоров, бюджетная комиссия находит возможным увеличить доходы на один миллиард пятьсот девятьсот четыре миллиона восемьсот тысяч рублей и соответственно увеличить расходную часть.

Выступающие в прениях единодушно одобряют представленный проект союзного бюджета и отмечают неуклонный рост фи-

нансирования социалистического строительства союзных и автономных республик. Бюджет советской Украины достигает в 1938 году 6 миллиардов рублей. Бюджет Азербайджана по сравнению с 1933 годом возрос в четыре раза. Бюджет РСФСР составляет 21,4 миллиарда рублей, тогда как бюджет царской России в 1913 году составлял 2,5 миллиарда рублей. Бюджет Таджикской ССР за истекшие десять лет увеличился более чем в двадцать раз.

Большое внимание в выступлениях уделяется ассигнованиям на укрепление обороны страны.

— Мы обсуждаем вопрос о государственном бюджете в чрезвычайно ответственный момент,—говорит депутат Курбанов.—Во всей нашей стране бушует волна негодования против наглых попыток японской военщины втянуть Советский Союз в войну. Одобрив бюджет на 1938 год, депутат Корстченко заявляет, что, если понадобится, то мы устроим и удешевим ассигнования на дело обороны страны.

В СОВЕТЕ НАЦИОНАЛЬНОСТЕЙ

Вечером одиннадцатого августа в зале заседаний Верховного Совета СССР состоялось второе заседание Совета Национальностей, на котором началось обсуждение единого государственного бюджета Союза ССР на 1938 год.

С докладом бюджетной комиссии выступил депутат И. С. Хохлов.

Товарищ Хохлов, приводит цифры ассигнований на финансирование народного хозяйства, отдельных наркоматов. Он особо подчеркивает, что в бюджете отражено указание председателя Совнаркома СССР, товарища Молотова на Первой Сессии Верховного Совета СССР о необходимости создания мощного Военно-Морского Флота, укрепления обороноспособности нашей страны.

Значительно возрастают ассигнования на социально-культурные мероприятия. Так, расходы на просвещение составляют около двадцати миллиардов рублей. А царское правительство в 1913 году расходовало на дело народного образования лишь сто восемьдесят два миллиона рублей.

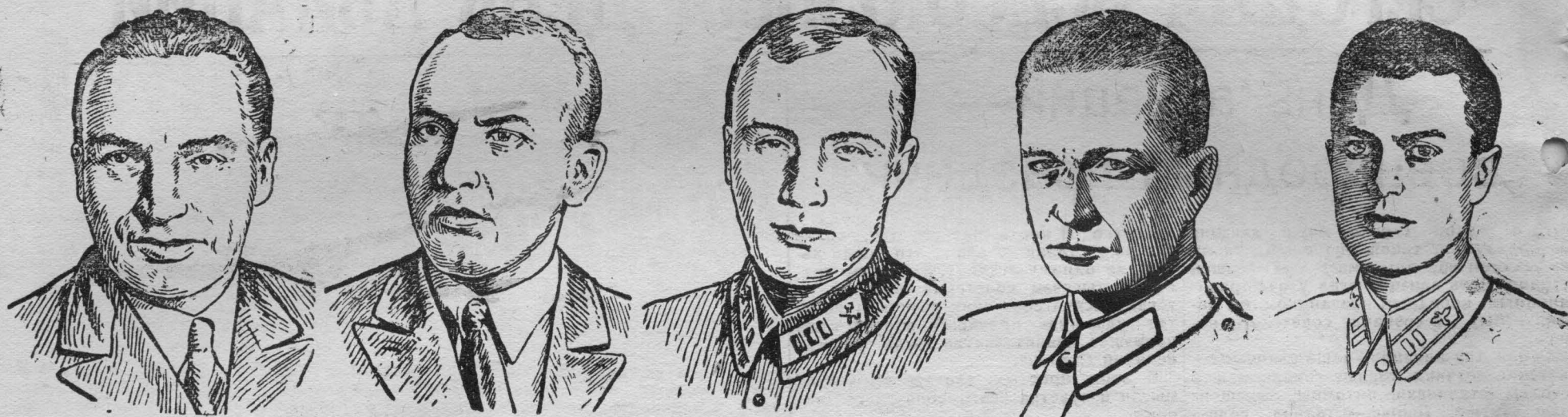
В прениях выступили депутаты Булганин (Московский городской округ, РСФСР), Хоштария (Гагринский округ, Абхазская АССР), Кулагин (Слуцкий городской округ, БССР), Арушанян (Микояновский округ, Армянская ССР) и Динмухаметов (Ново-Шешминский округ, Татарская АССР).

Красноречивыми цифрами иллюстрируют депутаты расцвет союзных республик.

Так, например, бюджет Российской Федерации в текущем году составляет двадцать один миллиард четыреста миллионов рублей—на 13,5 процента больше прошлогоднего. Бюджет Грузинской республики по сравнению с 1933 годом вырос больше чем в четыре раза.

Бурными аплодисментами встретили все депутаты заявление председателя СНК РСФСР товарища Булганина о том, что весь советский народ горячо приветствует твердую и решительную политику советского правительства по отношению к зарвавшейся японской военщине. (ТАСС)

СЛАВА ГОРДЫМ СОВЕТСКИМ СОКОЛАМ! СЛАВА НАШЕЙ РОДИНЕ, ИМЕЮЩЕЙ СТОЛЬ МУЖЕСТВЕННЫХ СЫНОВ! СЛАВА ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ—ВОСПИТАТЕЛЮ, ОТЦУ И ДРУГУ СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ-БОГАТЫРЕЙ!



Отважные герои-летчики (слева направо) Герои Советского Союза товарищи В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков, Н. Н. Громов, А. Б. Юмашев и С. А. Данилин.

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ

(ЛЮДИ, ЦИФРЫ, ФАКТЫ)

× В 1923 году впервые в нашей стране было организовано регулярное воздушное сообщение. Тогда существовала только одна воздушная линия протяжением в 400 километров. К концу второй пятилетки длина воздушной сети союзного и местного значения превысила сто тысяч километров. По протяженности авиационной сети Советский Союз занял первое место в мире.

× В 1923 году воздушный транспорт СССР перевез всего 300 пассажиров, 1,8 тонны почты и лишь 0,1 тонны грузов. В 1937 году перевезено на самолетах свыше 211 тыс. пассажиров, более 9 тысяч тонн почты и около 37 миллионов тонн грузов. По объему грузовых перевозок воздушный транспорт СССР обогнал капиталистические страны.

Самая длинная воздушная магистраль в мире, проходящая по территории одной страны — Москва — Хабаровск — Владивосток имеет протяжение в 8.190 километров. По этой линии совершают регулярные рейсы самолеты гражданской авиации.

Кроме того, в нашей стране функционируют еще несколько больших магистралей: Москва — Баку — Тбилиси (протяжение — 3.020 километров); Москва — Таш-

кент — Фрунзе — Сталинабад; Москва — Алма-Ата; Москва — Симферополь и др.

Столица СССР Москва связана воздушными линиями со всеми 11 союзными республиками, со многими автономными республиками и национальными округами.

× Лозунг советской авиации: летать дальше, выше и быстрее всех. Этот лозунг воплощается в жизнь. С каждым годом растет число всевозможных и международных рекордов, завоеванных советскими летчиками. В 1936—37 г. советские летчики вписали в официальную таблицу Международной авиационной федерации (ФАИ) 18 новых международных рекордов.

Все существовавшие ранее рекорды высоты, достигнутые на самолете с коммерческим грузом, перекрыты советскими летчиками Коккинаки, Юмашевым, Нюхтиковым, Липкиным и другими. Наши летчики добились подъема на высоту 12.695 метров с коммерческим грузом в 1 тонну; на высоту 8.980 метров с грузом в 5 тонн; на высоту 7.032 метра с грузом в 10 тонн; на высоту 4.535 метров с грузом в 13 тонн.

× Мировой рекорд дальности полета по прямой завоеван летчиками Героями Советского Союза Громовым, Юмашевым и Данилиным. В июле 1937 г. они пролетели без посадки по маршруту Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки свыше 10.200 километров. Этот полет длился 62 часа 17 минут.

× Этому перелету предшествовали другие замечательные дальние перелеты.

20—22 июля 1936 г. Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков совершили беспосадочный перелет по Сталинскому маршруту: Москва — Северный Ледовитый океан — Камчатка — Николаевск — Амуре — остров Чкалов, покрыв расстояние в 9.374 километра. Полет продолжался 56 час. 20 мин.

18—20 июня 1937 года те же летчики совершили беспосадочный перелет Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки, покрыв расстояние свыше 10 тыс. километров в течение 63 час. 25 мин.

× Герой Советского Союза М. В. Водопьянов — первый человек, совершивший посадку самолета на лед в районе Северного полюса. Это произошло 21 мая 1937 года. В этот день самолет Водопьянова СССР И-170 высадил на Северном полюсе 13 отважных полярников, из кото-

рых четверо — Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров остались зимовать на легендарной дрейфующей станции «Северный полюс».

× Три международных женских рекорда высотного полета на гидросамолете установила в мае 1937 года лейтенант Полина Осипенко. 22 мая она поднялась без груза на высоту 8.864 метра. Через три дня она снова совершила два рекордных полета с грузом в 500 и 1.000 килограммов.

Женский международный рекорд высоты на спортивном самолете установили 4 июля 1937 года летчицы Ирина Вишневская и Катя Медникова. Они поднялись на высоту 6.518 метров.

× 27—28 июня 1938 года летчик Владимир Коккинаки со штурманом Александром Брандинским совершили беспосадочный перелет на самолете «Москва» по маршруту Москва — Хабаровск — район Владивостока, покрыв расстояние свыше 7.600 километров в течение 24 часов 36 минут со средней скоростью 307 километров в час. Этот перелет вписал новую замечательную страницу в историю советской авиации.

× 2 июля 1938 года героические летчицы Полина Осипенко, Вера Ломанко и Марина Раскова совершили беспосадочный перелет на гидросамолете из Севастополя в Архангельск, пройдя 2.416 километров за 10 час. 33 минуты со средней скоростью 228 километров в час. За этот героический перелет отважные летчицы награждены каждой орденом Ленина.

× Советские летчики пользуются исключительной любовью и вниманием всего населения нашей страны. Это показали выборы в Верховный Совет СССР в декабре 1937 года и выборы в Верховные Советы союзных и автономных республик в июне 1938 г.

В Верховный Совет СССР депутатами были избраны летчики Герои Советского Союза: Ляпидевский, Молоков, Водопьянов, Громов, Юмашев, Данилин, Чкалов, Байдуков, Беляков, Коккинаки, Мазурук, подковник Копец, майор Черных, конструктор самолетов Ильюшин, летчица Валентина Гризодубова и многие другие.

В Верховный Совет РСФСР и Верховные Советы союзных и автономных республик также избрано много прославленных летчиков.



Клубы в день авиации

Сегодня, в день авиации, руководители клуба имени Ленина организуют массовый выход железнодорожников Тайгинского узла в парк культуры и отдыха.

В парке для железнодорожников устраивается разнообразный концерт с участием хора и духового оркестра.

Драмкружок клуба будут показаны сценки Чехова.

Вечером для железнодорожников Тайгинского узла в клубе им. Ленина будут демонстрироваться кино картины.

* *

Железнодорожники томского узла в день авиации проведут массовку за рекой Томь вместе с трудящимися города. На массовке выступят с художественной самодеятельностью и концертом работники клубов города и городского театра.

Вечером для железнодорожников ст. Томск II в клубе им. Сталина ставится комедия Гоголя — «Женитьба». После которой в саду организуется гуляние, игры, танцы, выступление кружков клуба с художественной самодеятельностью.

* *

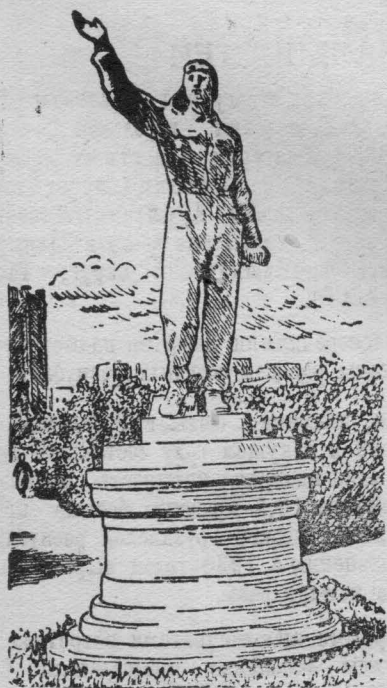
Железнодорожники станции Анжерская и члены их семей день авиации проведут вместе с трудящимися города на аэродроме, где устраивается массовое гуляние.

Вечером в клубе станции Анжерская для железнодорожников демонстрируется кино-картина — «Золотая тайга».

* *

В день авиации в клубе станции Судженка проводится вечер-концерт в котором принимает участие струнный оркестр, баянисты и кружки художественной самодеятельности.

Владимиров.



На снимке: скульптура «Летчик» установленная в Первомайском сквере гор. Новосибирска.

Железнодорожники, изучайте летное дело! Овладевайте военной техникой! Будьте готовы к стойкой обороне страны социализма!

Мечта сбылась

Когда впервые в Тайге появился самолет у меня появилось большое желание, чтобы то ни стало стать летчиком. В аэроклуб меня не принимали, говорили — еще маленький.

12-ти летним мальчиком я поступил в кружок авиомоделизма. Три с лишним года работал в кружке, строил авиомодели и они были у меня лучшими.

В 1937 году мне исполнилось 18 лет и я стал учетом Тайгинского аэроклуба. Не легко было учиться без отрыва от производства, часто не успевая пообедать, спешил на аэродром — страстно хотелось учиться. Урывал много часов и ночью — читал, повторял то, что проходил днем. Все это дало мне возможность хорошо изучить авиационное дело.

16 августа я уже вылетел самостоятельно. Незабываемые впечатления остались у меня от первого самостоятельного полета.

Скоро буду призываться. С огромным желанием пойду в Красную Армию, обязательно желаю быть военным летчиком. В праздник 18 августа — я в числе передовых учетов нашего аэроклуба. День авиации встречаю самостоятельным вождением самолета.

Петр Ворошилов,
учет Тайгинского аэроклуба.

По первому зову партии сяду на боевую машину

Быть летчиком — одна из больших и почетнейших задач в нашей советской стране.

В 1936 году я окончил Тайгинский аэроклуб без отрыва от производства, получил право управления самолетом и зачислен пилотом запаса.

Сейчас, работая поездным машинистом, я не оставляю без внимания летное дело.

Частенько посещаю аэроклуб, прохожу тренировку по полетам в воздухе. Готовлюсь пересест с учебной на боевую машину с тем, чтобы по первому зову партии и советской власти встать на защиту социалистической родины.

Геннадий Новиков,
пилот запаса, машинист
депо Тайга.

Авиация в нашей стране стала народным делом. Чудесная советская молодежь с огромным желанием и упорством учится в аэроклубах, парашютных и авиомодельных кружках.

За свое существование Тайгинский аэроклуб выпустил сотни пилотов в совершенстве овладевших вождением самолета. Они сейчас готовы в любую минуту сесть за управление самолетом.

Ниже мы печатаем выступления комсомольцев учетов и пилотов, стахановцев тайгинских предприятий, окончивших аэроклуб без отрыва от производства. Все они почти призванники и еще до призыва в родную Красную Армию овладели авиационным делом. Это — замечательная молодежь, скромные герои, пламенные советские патриоты видящие в защите любимой родины высший долг своей жизни.

Горячий привет пилотам нашей советской страны!

Буду военным летчиком

Совсем недавно я имел смутное представление об авиации и летном деле. Из рассказов товарищей, которые учились в аэроклубе мне пришлось узнать много интересного о их работе. Постепенно я увлекался летным делом и поступил в аэроклуб.

Обучаясь в аэроклубе у меня еще больше возрос интерес к авиации. Учебе я отдаю все свои силы. Хочется в совершенстве овладеть летным делом. Мои старания не проходят даром — по практическим и теоретическим показателям имею

оценку только „хорошо“ и „отлично“. День — 11 августа явился радостным в моей жизни. Я впервые совершил самостоятельный полет. Сейчас я уже налетаю 45 часов самостоятельно, с оценкой на „отлично“.

В ноябре состоится выпуск учетов. Мы получим звание пилотов запаса. Моя мечта поступить в военную летную школу, и я ее непременно осуществлю.

А. А. Колядо,
электромонтер депо Тайга —
курсант Тайгинского аэроклуба.

Мой подарок любимой родине

Перед советской молодежью открыты широкие горизонты. Партия и правительство, товарищ Сталин, дали молодежи огромную возможность учиться, овладевать знаниями. Надо только иметь желание, а есть желание можно достигнуть того к чему стремиться.

Моя давнишняя мечта стать летчиком успешно осуществляется. В декабре прошлого года я поступил в аэроклуб курсантом, где и учусь без отрыва от производства.

За короткое время пребывания в аэроклубе я на хорошо изучил теоретическую и практическую стороны летного дела. Отлично знаю материальную часть самолета.

Стахановская работа на производстве, где я выполняю свое задание на 280 процентов и больше, не мешает мне быть отличником учебы в аэроклубе.

За отличную учебу, стахановскую работу на производстве и активное участие в общественной работе, командование аэроклуба выдвинуло меня старшиной отряда.

Я упорно продолжаю повышать свои знания, расширять политический кругозор. Много читаю художественной и политической литературы. Готовлюсь к вступлению в ленинско-сталинскую партию большевиков.

Если потребуется я всегда готов по первому зову партии и правительства грудью встать на защиту священных и неприкосновенных границ своей родины. Имею четыре оборонных значка.

Мой лучший подарок матери-родине в честь двадцатой годовщины Ленинско-Сталинского комсомола явится — успешное окончание аэроклуба с присвоением звания пилота запаса. Кроме того беру обязательство подготовить к двадцатилетнему юбилею ВЛКСМ из курсантов аэроклуба и молодежи депо 30 человек к сдаче норм на значек «Ворошиловский стрелок».

В. С. Большанин,
слесарь-стахановец паровозного
депо Тайга — курсант Тайгинского
аэроклуба.

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Радости моей не было предела, когда я вылетел в самостоятельный полет. Это было в один из июньских дней 1937 года.

Лучшие учеты собрались на аэродром, все горело желанием с честью выполнить поставленные перед ними задачи.

Я стоял молча. Справа гудят моторы, слева слышится голос инструктора объясняющего правила ведения самолета в воздухе. Выслушав задачу я получил разрешение первым на самостоятельный полет и направился к машине.

Подождал к самолету, дающему небольшие обороты пропеллера, уселся в кабину, проверил работу приборов и после этого повел машину к старту. С каждой секундой у меня росла все большая уверенность на „отлично“ выдержать испытание в воздухе.

Сигнал. Дал газ, машина рванулась и быстро пошла вперед. Мимо пробежали человеческие фигуры. Колеса оторвались от земли и самолет набирал высоту пошел в воздух. Теперь я на самолете был один и это еще больше подняло у меня бодрость.

Выполнив точно приказ пошел на посадку. На встречу машине бежала земля. Я наизусть удерживал себя от восторга и уверенно вел самолет к приближающейся площадке аэродрома. Колеса коснулись покрова земли и я благополучно приземлился. Быстро побежал к инструктору, доложил о выполнении задачи.

— Хорошо! — сказал инструктор и пожал мне руку. Этот день остался незабываемым в моей жизни.

Успешно окончив учебу в аэроклубе я получил звание пилота запаса. Сейчас я не ослабляю знаний летного дела, ибо знаю что нашей родине нужны преданные делу Ленина — Сталина отважные бойцы летчики, способные в любую минуту сесть на самолет и не падая своей жизни громить врагов, пытающихся напасть на нашу священную землю.

Иван Аузин,
пилот запаса, пропагандист узлового
комитета ВЛКСМ ст. Тайга.

ГОТОВЛЮСЬ К ОБОРОНЕ РОДИНЫ

Еще задолго до поступления в Тайгинский аэроклуб у меня зародилась мечта стать летчиком. Я был безгранично рад когда узнал, что меня зачислили в число курсантов аэроклуба. Моя мечта осуществилась, я стал обучаться летному делу без отрыва от производства.

С первых дней учебы и знакомства с самолетом у меня еще больше появилось желание к летному делу, я упорно стал изучать самолет.

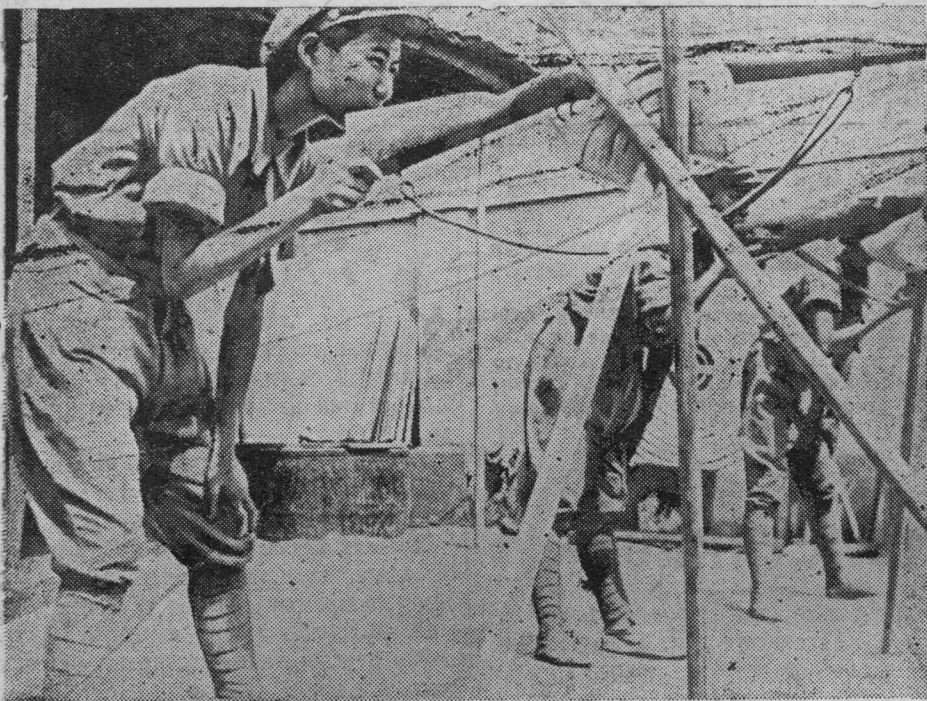
Трудности встречающиеся при освоении авиационной техники я за короткий срок обучения преодолел и полностью овладел самостоятельным вождением машины в воздухе.

Аэроклуб я окончил успешно с оценкой по всем предметам на „хорошо“ и „отлично“. Сейчас я пилот запаса, но на этом я не останавливаюсь, использую каждую свободную от работы минуту для повышения знаний, совершенствуюсь в летном деле, повседневно готовлюсь к обороне родины, с тем чтобы по первому зову партии и правительства в любую минуту сесть на боевую машину и бомбить врага.

Иван Козлов,
пилот запаса, пред. МК ст. Тайга.



На снимке: Самолет эскадрильи „Правда“.



К военным действиям в Китае. Китайские девушки с энтузиазмом идут в ряды защитников своей родины против японских интервентов, они десятками тысяч добровольно записываются в армию. На снимке: девушки-добровольцы обучаются стрельбе. (Скяфотто).

К СОБЫТИЯМ В РАЙОНЕ ОЗЕРА ХАСАН

При первой встрече военных представителей СССР и Японии 11 августа сего года военными представителями СССР было заявлено, что несмотря на прекращение в 13 час. 30 мин. 11 августа (местного времени) боевых действий, часть японских войск нарушила соглашение о перемирии, воспользовавшись перемирием, продвинулась вперед на 100 метров и заняла часть северного ската высоты Заозерной (Чанкуфын). Несмотря на протест военных представителей СССР и требование их о немедленном отводе японских войск на их прежние позиции японские военные представители категорически отказались исполнить это законное требование. Ввиду того, что на указанном участке войска обеих сторон сблизились до 4—5 метров и вооруженное столкновение могло стихийно снова возникнуть в любой момент, военные представители обеих сторон на месте решили обоюдно отвести на этом участке на 80 метров назад войска каждой стороны. По получении об этом донесения советское командование на Дальнем Востоке в соответствии с заключенным соглашением о перемирии отдало распоряжение о немедленном возвращении наших частей на занимавшиеся ими прежние позиции, которые они занимали в 24 часа 10 августа, с указанием потребовать от японских представителей отвода японских войск. Это распоряжение было выполнено нашим командованием немедленно.

Одновременно Народный Комиссар по иностранным делам тов. Литвинов указал

послу Японии г. Сигемицу на это нарушение перемирия японскими войсками, потребовав отвода их на этом участке не менее, чем на 100 метров, предупредив, что если это не будет выполнено, то правительство СССР будет считать перемирие нарушенным по вине Японии.

К данному моменту японские войска отведены от вышеуказанного пункта. 12 и 13 августа состоялись снова встречи военных представителей СССР и Японии, уточнивших расположение войск обеих сторон.

Однако, на предложение военных представителей СССР 13 августа подписать протокол и карту, фиксирующие расположение войск обеих сторон, японские военные представители отказались это сделать, заявив, что они ждут указаний от своего высшего начальства и что, наверное, прибудет для этого другая, более авторитетная комиссия.

На этом военные представители обеих сторон расстались.

14 августа новых встреч не было. В районе конфликта сейчас спокойно.

13 августа по предложению японских военных представителей и с согласия военных представителей СССР состоялся взаимный обмен трупам.

По подсчету командования, убитых на советской стороне оказалось 236 человек и раненых 611 человек.

По оценке нашего командования, потери японских войск достигают убитыми до 600 человек и ранеными до 2,500 человек. (ТАСС).

НА ВЫСОКИХ СКОРОСТЯХ

Выполняя приказы сталинского наркома Л. М. Кагановича, в своей практической работе отдельные машинисты депо Тайга добиваются успешной работы по вождению товарных поездов.

На участке Тайга Болотная машинисты тт. Жарков и Овчинни-

ков водят поезда с перевыполнением технической скорости на 18-20 километров в час. Машинисты тт. Ганжа и Лапюк имеют перевыполнение технической скорости каждый на 16 километров в час.

Иванов.

СВЫШЕ ЧЕТЫРЕХ НОРМ

В промывочном цехе депо Тайга рабочие-стахановцы, развертывая подготовку к зиме, значительно повышают свою производительность труда.

Слесари тт. Оленников М. и Пономаренко И. на ремонте дышел паровоза за смену вырабатывают три нормы. На этой же работе

слесари тт. Анисимов Н. и Шевцов Р. подняли свою производительность труда на 315 проц.

Слесари тт. Шевченко и Зайцев П., ремонтируя арматуру паровоза, у плотников свой рабочий день вырабатывают каждый свыше 4-х норм.

В. М.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ НАВЕДИТЕ ПОРЯДОК

На станции Яшкино не проявляется заботы о пассажирах. На перроне, в помещении вокзала и в буфете всегда воцаряется беспорядок.

Вопреки всем правилам на этой станции посторонние лица, не работающие на транспорте и даже не пассажиры, беспрепятственно разгуливают днем и ночью по перрону вокзала и станционным путям.

С 9 часов вечера и до 2-х часов ночи, как правило в буфете устраиваются ночные

оргии. Нечленские выражения, драка, битье посуды — постоянное явление. В это время купить что либо в буфете пассажирам почти невозможно.

Об этих безобразиях хорошо известно железнодорожной и городской милиции, но мер для наведения надлежащего порядка на ст. Яшкино с их стороны не принимается.

Н. И. Назарун,
дежурный по станции.

Преступная халатность

11 августа на станцию Тайга прибыл пассажирский поезд № 77. Осмотрщик вагонов Вавилов вместо того, чтобы тщательно осмотреть прибывший поезд и обнаружить неисправности немедленно устранить, халатно отнесся к своим обязанностям, он недосмотрел брак у одного из вагонов.

Вагон был отцеплен, а поезд № 77 был передержан сверх расписания на 10 минут.

Лукашев,
дежурный по станции.

Нет борьбы с простоями вагонов

На раз'езде 34 километра Томской ветки 13 августа были загружены крепями одиннадцать вагонов. Об этом хорошо было известно и дежурному по отделению и диспетчерам, однако мер к своевременной отправке вагонов с их стороны принято не было. 15 августа груженные вагоны продолжали стоять на 34 километре.

Этот факт лишний раз говорит о том, что на нашем отделении нет борьбы за быстрое продвижение вагонов.

Розум.

Кто из них главный кондуктор?

Такой вопрос очень часто задают пассажиры, которым приходится ехать в томском пассажирском поезде.

В самом деле, главного кондуктора этого поезда тов. Крахмалева отличить от старшего кондуктора или проводника вагона дело не легкое. Он носит железно-

дорожную форму, а на петличках никаких знаков различия нет. Таких работников как Крахмалев, не желающих носить положенных им знаков различия, на отделении очень много, а ведь это является так же нарушением приказа наркома.

Р-м.

ГОРЕ ПРОФРАБОТНИК

Председатель месткома путейской колонны 5 дистанции пути Палатовский безответственно относится к возложенной на него работе. Социалистического соревнования между рабочими колонны им не организовано. Вопросами организации досуга рабочих, обслуживанием рабочих газетами и журналами он совсем не занимается. Газеты в руки рабочим попадают лишь

после того, когда они дней десять пролежат в шкафу у Палатовского.

Не лучше обстоит дело с приемом рабочих в члены союза. Не редки случаи задержки разбора заявлений о приеме в течение 2-х месяцев.

Райкому союза железнодорожников надо обратить внимание на нерадивого профработника Палатовского. Шонуров.

С РЕМОНТОМ НЕ СПЕШАТ

На 34 километре Томской ветки к ремонту жилых и служебных помещений еще не приступали, хотя объем ремонта на отдельных объектах немаленький. В стрелочной будке первого поста надо сменить венцы, переложить плиту, произвести штукатурку. В зале ожидания требуется произвести текущий ремонт и т. д.

Не лучше обстоит дело и с ремонтом

квартир. Оставаться на зиму в квартире, где живет дежурная по станции Лихачева ни в коем случае нельзя, печь совсем развалилась.

Начальнику отделения и начальнику жилищно-ремонтной конторы надо ускорить проведение ремонта на полевых станциях.

Р.

Работа отделения за 17 августа 1938 г.

План погрузки выполнен на 89,8%

План погрузки угля выполнен на 92,7%

Станции грузили так:

	Задание выполнено на:
Анжерская (нач. Селиверстов)	67,8%
Судженка (нач. Шевцов)	81,6%
Яя (нач. Андреев)	154,4%
Томск II (нач. Полуднев)	65,1%
Тайга (нач. Дайнаков)	96,8%
Яшкино (нач. Почичуев)	15,7%
Черемошники (нач. Степанов)	80%

Движение поездов:

Отправлено по расписанию поездов 86,9%.

Проследовало поездов по расписанию 55%.

Участковая скорость выполнена на 24,1 км.

Сведения о движении поездов даны за 16 августа.

Физкультура и спорт

12—14 августа дорожным советом спортивного общества „Локомотив“ проведено соревнование физкультурных команд отделений по легкой атлетике.

Коллектив физкультурников Тайгинского отделения в этом соревновании занял 4-ое место.

Лучшая физкультурница Томской дороги, ученица 33-й школы ст. Тайга тов. Притеева установила новый дорожный рекорд по прыжкам в длину. Она сделала прыжок на 4,5 метра, за что премирована вибролой.

Хорошие показатели по прыжкам в длину, высоту и по толканию ядра дали тайгинские физкультурники тт. Поносенко и Мирониченко.

В. Ревякин.

Ответственный редактор

П. ПЛЕНИН.