

# ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 67 (904)

18 июля 1939 года, вторник

Цена 6 коп.

## ОТВЕТИМ НА ПРИЗЫВ СЕВЕРО-ДОНЕЦКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БОЛЬШЕВИСТСКИМИ ДЕЛАМИ

Обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги о развертывании всесоюзного соревнования за ускорение оборота вагона, за достойную встречу приближающегося Всесоюзного Сталинского дня железнодорожника, за боевую подготовку к зиме 1939-40 года нашло горячий отклик среди железнодорожников.

В своем ответе на обращение стахановцев-кривоносцев, командиров и политработников Северо-Донецкой дороги, от имени коллектива Томской наши лучшие представители: руководители дороги, знатные стахановцы, командиры и политработники взяли на себя выполнение следующих обязательств:

Оборот вагона на дороге при норме 3,4 суток выполнять 3,3 суток; транзитный простой вагона выполнять 5,7 часа при норме 6 часов, простой под грузовыми операциями выполнять 15 часов при норме 16 часов, участковую скорость выполнять 24 километра в час при норме 23,3, в Сталинскому дню железнодорожника перевыполнить июльский план общей и породовой погрузки, вывести запасы металла, кокса и погрузить сверх июльского плана 100 тысяч тонн угля.

Все эти обязательства безусловно вполне реальны. Широко развертывая социалистическое соревнование и стахановско-кривоносское движение, строго выполняя указания Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича коллектив нашей дороги с ними безусловно справится.

Железнодорожники нашего Тайгинского отделения на прошедших во всех службах, станциях и цехах митингах, обсудив обращение передовиков Северо-Донецкой дороги, как и все железнодорожники, придадут этому документу исключительно большое значение. Они берут на себя конкретные обязательства.

На днях на нашем узле была проведена взаимная проверка выполнения социалистического договора заключенного с Омской дорогой. Проверка показала, что после XVIII съезда ВКП(б), в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, на Тайгинском узле выросли сотни новых стахановцев-кривоносцев. Омичи отметили ряд положительных сторон в работе таких коллективов, как паровозное депо Тайга—освоившее культурный ремонт паровозов и добившееся большой экономии топлива, вагонный участок—выполнивший годовую программу ремонта вагонов за 6 месяцев и др.

Положительной стороной надо признать и то, что за первую десятидневку наше Тайгинское отделение перевыполнило задание по обороту вагона. При задании 1,4 он составил 0,87 суток.

Однако наряду с этими положительными сторонами у нас есть, и не мало еще, отрицательных. Отделение в целом не выполняет плана погрузки, неизжиты еще полностью браки в работе, не обеспечено стопроцентное проследование и отправление поездов по наркомовскому графику. У нас еще нет большевистской борьбы за полную реализацию приказа № 157-Ц.

Задача всех командиров и политработников отделения широко разъяснить обращение стахановцев и командиров Северо-Донецкой дороги, вовлечь каждого железнодорожника в активную борьбу за достойную встречу Сталинского дня железнодорожника, за большевистскую подготовку к зиме.

## СОРЕВНОВАНИЕ ИМЕНИ ТРЕТЬЕЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКИ

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ, ПО-БОЕВОМУ ВКЛЮЧИМСЯ В СОРЕВНОВАНИЕ С СЕВЕРО-ДОНЕЦКОЙ!

### Отделенческая Доска Почета

За высокие показатели в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, за образцовое выполнение приказов Народного Комиссара товарища Л. М. Кагановича и обязательств в соревновании с угольщиками Кузбасса и железнодорожниками Омской дороги, по представлению местных партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций занесены на отделенческую Доску Почета.

#### По машинно-путевой станции № 19

**12. А. Ф. Портягин** — стахановец, дорожный мастер шпально-рельсовой бригады. Производственное задание выполняет на 300—350 процентов. Активный общественник. Работая комсомольским группиргом он добился, что все его комсомольцы стали стахановцами.

#### По станции Тайга

**13. А. Ф. Михасенок** — стахановец, старший стрелочник. Работает без брака, строго выполняет Правила технической эксплуатации. Стрелки своего района привел в отличное состояние. Активный общественник—член комитета ВЛКСМ станции Тайга, редактор стенгазеты.

**14. Л. И. Дубовик** — комсомолец, стахановец-составитель. Работая на подаче вагонов под выгрузку и под погрузку ведет борьбу за выполнение приказа № 157/Ц. Производственное задание выполняет на 135—140 процентов, является общественным инспектором по безопасности движения поездов.

**15. А. Н. Новикова** — комсомолка, младшая стрелочница стахановка. Свои стрелки содержит в отличном состоянии, работает без брака, является общественным инспектором по безопасности движения поездов.

## В ответ на обращение коллектива Северо- Донецкой дороги

Замечательными делами отвечают на призыв коллектива Северо-Донецкой дороги передовые бригады МПС-19.

15 июля бригада т. Делеганова, работая на смене рельс, добилась замечательных производственных побед. Смена в целом дневное задание выполнила на 350 процентов. Таких же показателей на смене рельс добилась в этот день и бригада т. Прадаус. Больше трех норм в смену выработали бригады тт. Чанцева и Беларовского.

Особенно отличились в работе рабочие, братья Шабановы Иван и Василий, они в эту смену выработали по 4 нормы каждый. Значительных успехов достигли рабочие стахановцы т. Капылов, выработавший 375 процентов дневной нормы и тт. Михмель, Кучумов, Киржаков, Белков давшие по три с половиной нормы.

**И. Шеметов,**

пом. нач. МПС-19 по строевой части.

## Обеспечим выпуск 90 вагонов со среднего ремонта

Коллектив Тайгинского вагонного участка, обсуждая обращение железнодорожников Северо-Донецкой дороги, с большим производственным подъемом включается в соревнование дорог угля и металла.

Выступая на собрании мастер цеха среднего ремонта т. Главацкий от имени всего цеха обязался обеспечить к 30 июля выпуск 90 вагонов со среднего ремонта при месячном задании 75 вагонов. Бригадир автотормозной бригады вагонного депо стахановец т. Гаткевич Е. обязался оборудовать новыми автотормозами 35 вагонов при норме 25. Выступающие стахановцы тт. Вагин, Батапов, Баранов, Наговицын и другие горячо поддерживали предложение т. Главацкого и взяли на себя обязательство добиться еще лучших показателей, вывести депо в передовые на сети.

## Работают хорошо

Стрелочники станции Литвиново заключили между собой социалистическое соревнование на технически исправное и чистое содержание стрелок.

Это обязательство честно выполняют тт. Изченко И., Шерстков С., Шатров М., Конев И., Решетников. Стрелочное хозяйство они привели в отличное состояние, ра-

## Готовят производственные подарки

Стахановцы и ударники Тайгинской дистанции связи конкретными делами отвечают на обращение железнодорожников Северо-Донецкой дороги.

В подарок Сталинскому дню железнодорожника стахановец дистанции электромеханика т. И. Колесников по своей инициативе переделал монтаж коммутатора стрелочной связи, внеся при выполнении этой работы ряд рационализаторских мероприятий. Кроме этого он переделал вводные щитки в помещениях дежурного по станции и маневрового диспетчера ст. Тайга. Произведенная им работа по качеству признана отличной.

В настоящее время т. Колесников решает задачу переделки схем предупредительных дисков.

**Ф. Круз,**

ревизор инструктор 3-ей дистанции сигнализации и связи.

## Перевыполнили план погрузки

Большевистскими делами отвечают на призыв железнодорожников Северо-Донецкой коллектив краснознаменной станции Судженка.

15 июля смены дежурных по станции тт. Богомякова и Аверьянова план погрузки угля выполнили на 112 процентов, сократили простой вагонов до 5,3 часа вместо 16 часов по норме.

Образцово работали старшие стрелочники тт. Рудьков, Яковлев, младшие стрелочники тт. Атабаев, Шмакова, осмотрички тт. Шевченко Е., Василевский, спецники тт. Богданов, Маршалов и другие.

Стахановцы станции обязались встретить Сталинский день железнодорожника еще лучшими показателями в работе.

**Г. Назаров,**

зам. нач. станции Судженка.

телей, вывести депо в передовые на сети.

Активно включились в соревнование все смены пункта технического осмотра ст. Тайга и коллектив поездных вагонных мастеров. Поездной вагонный мастер т. Баянов обязался оказывать социалистическую помощь пункту осмотра—к дню железнодорожника выпустить два вагона из укрупненного ремонта со сменой колесных пар.

Стахановцы пункта технического осмотра обязались отправлять поезда строго по графику с гарантийным проследованием по участку, еще больше внедрять укрупненный безотцепочный ремонт вагонов, сдать экзамены по Правилам технической эксплуатации не ниже как на хорошо.

**Тяглый,**

старший приемщик НКПС.

ботают без брака, техническую учебу посещают аккуратно.

За добросовестное отношение к служебным обязанностям и за четкость в работе мною этим товарищам объявлена благодарность.

**Глухов,**

начальник станции Литвиново.

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

### Окажем социалистическую помощь в окончании реконструкции паровозного депо Тайга

Мы, комсомольцы станции Тайга, обсуждая предложение стахановцев-кривоносовцев, командиров и политработников Северо-Донецкой о развертывании социалистического соревнования на железных дорогах Советского Союза, горячо поддерживаем их призыв. Это соревнование даст новый стимул для развертывания борьбы направленной на выполнение указаний любимого сталинского наркома товарища Л.М. Кагановича.

Наш коллектив станции Тайга, широко развертывая подготовку к Сталинскому дню железнодорожника, добился первых успехов в работе. Коллектив четвертой смены вот уже 5-й месяц работает без допущения браков и нарушений Правил технической эксплуатации. За первую декаду июля эта смена обеспечила 100 процентное отправление поездов строго по графику. В целом коллектив станции, вот уже месяц работает без допущения браков.

Большинство комсомольцев нашей организации прочно заняли авангардную роль на производстве. Составители-комсомольцы тт. Котов и Корнев, как правило, формируют поезд за 20-25 минут при норме 45. Старший стрелочник, комсомолец т. Михасенок в отличном состоянии содержит стрелочное хозяйство вверенного ему поста, четко и быстро готовит маршруты. Таких примеров можно привести много.

Принимая вызов железнодорожников Северо-Донецкой, мы, комсомольцы станции Тайга, ставим перед собой задачу — в своей дальнейшей работе добиться еще больших

успехов. Развертывая большевистскую подготовку к зиме, мы не только сами хорошо к ней подготовимся, а и окажем социалистическую помощь другим коллективам узла.

Всем нам хорошо известно, что строительство такого важного объекта, как окончание реконструкции паровозного депо Тайга, из-за недостатка рабочей силы, срыва программы строительства в I квартале, до наступления холодов может оказаться не выполненным. Допустить этого нельзя, так как это отразится на работе всего узла и отделения.

Вот почему, обсудив этот вопрос на общем комсомольском собрании мы единодушно вынесли решение каждому комсомольцу в свободное время отработать на строительстве депо, в порядке соц. помощи, не менее одного дня.

Мы призываем всех комсомольцев узла и города, а также и несоюзную молодежь поддерживать наш почин в оказании социалистической помощи паровозному депо. Это явится ярким отражением производственной дружбы и слаженности в работе нашего железнодорожного узла.

Мы надеемся, что наш почин будет подхвачен.

По поручению общего комсомольского собрания:

Писарев — группирг воронцовской группы, составитель, Лукашев — дежурный по станции, Корнев — составитель стахановец, Михасенок — старший стрелочник, Калугин — старший тех. конторщик, Новикова — младшая стрелочница и др.

### Первые итоги дорожного соревнования низовой печати

Передовые редколлегия стенок газет Тайгинского отделения, после объявления условий дорожного соревнования низовой печати, значительно улучшили свою работу. Многие стенновки стали выходить регулярно. Они умело показывают ход изучения исторических решений XVIII партийного съезда, помогают развертывать соревнование и стахановское движение, борются за неуклонное выполнение боевых приказов сталинского наркома товарища Л.М. Кагановича и постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 года.

Стенные газеты стали особенно неприемлемы к тем, кто встал на путь укрывательства прогульщиков и дезорганизаторов производства. Цеховая стенгазета Тайгинского вагонного депо «За здоровый вагон» например, при попытке, вскрыть прогульщиков и злостных нарушителей трудовой дисциплины, направила весь огонь большевистской критики не только против прогульщиков, но и против самих руководителей, начальника депо т. Горюнова и мастера цеха т. Сотникова. Начатое дело газета довела до конца. Она добилась того, что покровители лодырей не остались безнаказанными.

Со времени организации дорожного соревнования низовой печати на отделении выросло 9 новых стенок газет. Во многих неработоспособных стенгазетах прошли довыборы членов редколлегий. Четыре редколлегия целиком переизбраны.

Ряд редколлегий стенок газет хорошо выполняют условия дорожного соревнования низовой печати. Стенгазета «За стахановские темпы» красноречивой углето-грузочной станции Судженка, редактируемая т. Парфеновым стала выходить ежедневно. Она завоевала большой авторитет среди всего коллектива железнодорожного узла.

Больших успехов добилась редколлегия ежедневной стенгазеты «Промывка» (паровозное депо Тайга). Хорошо работает редколлегия стенгазеты вагонно-ремонтного пункта станции Анжерская «Вагонник»,

пятой дистанции пути «Путеец», Тайгинского резерва поездных вагонных мастеров «За социализм» и многие другие.

Из 98 насчитывающихся на отделении стенок газет, две выходят ежедневно, 23 шесть раз в месяц и 62 стенок газеты один раз в декаду.

На ряду с имеющимися достижениями, которых добилась низовая печать Тайгинского отделения, за период включения в дорожное соревнование, есть еще много недостатков. Отдельные редколлегия совершенно не придали никакого значения начавшемуся дорожному соревнованию низовой печати, по существу не включались в него, оторвались от масс.

Редколлегия стенгазеты «За темпы» станции Тайга (редактор т. Юшков) совершенно прекратила свою работу. До сегодняшнего дня продолжает висеть на стене номер газеты выпущенный еще в 10 марта. Такое безразличное, безответственное отношение, которое проявляет Юшков к партийному поручению дальше не терпимо.

Такое же положение со стеной газетой и на 5 околотке Тайгинской дистанции пути. Ни помполит т. Баранов, ни парторг Кокшаров, ни разу не заинтересовались работой редколлегия стенгазеты 6-го околотка «Путеец». Далеко не регулярно выходят стенок газеты на станциях Яшино, Литвиново, Туталяская. Эти факты свидетельствуют, что отдельные партийные организации все еще не руководят низовой печатью.

Сейчас, необходимо вплотную заняться оказанием помощи отстающим стенгазетам. Нужно, чтобы каждая редколлегия на страницах стенгазеты, изо дня в день показывала ход и подготовку к дню железнодорожника, активно боролась за выполнение боевых приказов наркома товарища Л.М. Кагановича, организовала бы своевременную подготовку всех звеньев транспорта к зиме.

Т. Демидов.

### Оживить работу на агитационных участках

Сталинский блок коммунистов и беспартийных дал нам блестящую победу на выборах депутатов трудящихся в Верховный Совет СССР и в Верховные Советы республик. Мы знаем, что этот громадный подвиг и победу на выборах нам обеспечила широкая агитационная, политическая работа агитаторов на избирательных участках. Партийные организации нашего отделения тесно связали себя с широкими массами трудящихся.

Надо признать, что после выборов в Верховный Совет РСФСР, парторганизация Тайгинского узла не сумела закрепить агитационную массовую работу. Большинство агитаторов совершенно прекратили проведение массовой политической работы на агитучастках. Это объясняется прежде всего тем, что партийные организации Тайгинского узла не выполнили указания, данные майским Пленумом ЦК ВКП(б) о проведении предстоящих выборов в местные органы Советов депутатов трудящихся.

По этому важнейшему вопросу, сектор пропаганды и агитации Тайгинского политотдела отделения (начальник сектора т. Бурдин) и узловой партком (секретарь т. Яковлев) по существу, еще очень мало сделали. Ни тот, ни другой семинаров с агитаторами еще не проводили. В течение месяца по узлу ведется только учет, ранее закрепленных и вновь выросших агитаторов. Но это пока, только начало по восстановлению систематической большевистской агитационной работы со стороны отдельных парторганизаций узла.

Партийное бюро паровозного депо (секретарь т. Боббин) вновь пересмотрело весь состав агитаторов. 4 июля 23 агитатора были разведены по своим агитационным участкам. Лучшие агитаторы паровозного депо т. Николаенко — инженер по технике безопасности и т. Гранкин — паспортист паровозного отделения неослабно продолжают проводить на своих прежних участках большую массовую политическую работу. С большой активностью включились в ра-

боту на своих участках агитаторы — паровозные машинисты тт. Гришин, Ефименко Захар и др.

На своих участках с населением они проводят беседы о международном положении, о задачах железнодорожного транспорта в связи с приближающимся Сталинским днем железнодорожника — 30 июля, о решениях майского Пленума ЦК ВКП(б), о новом развернувшимся подвиге социалистического соревнования железнодорожников двух дорог угля и металла — Северо-Донецкой и Томской.

С 3 июля возобновила агитационную работу парторганизация кондукторского резерва. В работу включились главные кондукторы агитаторы тт. Борзых, Зимарин, Крохмалев Н., Еришин, Кириченко, Соколов, Толстик и Крохмалев Д.

Большинство же партийных организаций Тайгинского узла еще до настоящего времени не организовали массовую политическую работу на агитационных участках.

Взять например, партийное бюро вагонного участка (секретарь т. Финогоров) до сего времени еще не собрал агитаторов и не указал им участки и дома, где они должны проводить агитационную работу. Он даже не проводил с агитаторами семинара.

Партийное бюро Тайгинского отделения движения (секретарь т. Большавин) имеет на учете 43 агитатора, но из них пока еще только 3-4 были на своих участках. Точно такое же состояние работы с агитаторами и в парторганизациях ст. Тайга, дистанции пути, связи и др.

Задача сектора пропаганды и агитации политотдела и партийных организаций сейчас поднять на высшую ступень работу с агитаторами. Необходимо оживить работу на агитационных участках, восстановить и привести в порядок агитпункты. Массовая политическая работа среди трудящихся еще больше укрепит сталинский блок партийных и не партийных большевиков.

П — Н.

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Бюро Тайгинского Горкома ВКП(б) Райисполкома и политотдела эксплуатационного отделения

1. Для проведения массово-политической работы, направленной на быстрое и высококачественное выполнение всех сельскохозяйственных работ, закрепить в порядке шефства местные комитеты профсоюзов за следующими колхозами.

(Список прилагается).

2. Обязать руководителей парторганизаций и профорганизаций установить повседневную связь с колхозами, командирова для проведения массово-политической работы лучшую часть партийно-комсомольского и профсоюзного актива.

СПИСОК местных комитетов железнодорожных организаций раскрепленных по колхозам

| Наименование МК союза        | Наименование колхоза  | Сельсовет       |
|------------------------------|-----------------------|-----------------|
| МК отдел. эксплуатации.      | Память Чкалова.       | Поломошинского  |
| МК ст. Туталяская.           | «Правда»              | Поломошинского  |
| МК ст. Тальменка.            | «Красный флот»        | Литвиновского   |
| МК ст. Литвиновского.        | «Красная звезда»      | Власовского     |
| МК ст. Яшино.                | «Новый путь»          | Дубровского     |
| МК ст. Хонкино.              | «8-март»              | Дубровского     |
| МК ст. Кузель.               | «Красная сопка»       | Северского      |
| МК ст. Тайга.                | «14 лет Октября»      | Пашковского     |
| МК Кондуктор. резерва.       | Им. Ленина            | Пашковского     |
| МК паровозного депо.         | «За мировой Октябрь»  | Зырянского      |
| МК Вагонников.               | Им. Чапаева           | Зырянского      |
| МК Пути                      | «3-й год пятилетки»   | Колмогоровского |
| МК Райтранспорти.            | «1-е Мая»             | Зырянского      |
| МК связи (жел. дор. трансп.) | «20 лет Октября»      | Моховского      |
| МК Жилищной дистанции        | Им. Дмитрова          | Пашковского     |
| МК материального склада.     | «Труд»                | Северского      |
| МК Тех.школы.                | «Труд»                | Дубровского     |
| МК ст. Сураново.             | «Вперед за социализм» | Власовского     |
| МК Кирпичного звонка.        | Путь Калинина         | Березовского    |
| МК Союза жел. дор. больницы. | «Ленинский труд»      | Красносельского |
| МК Союза буфета и ресторана. | «Красный луч»         | Ботьевского     |
| МК Колесных мастерских.      | Им. Крупской          | Ботьевского     |
| МК Стройучастка.             | «Красный строитель»   | Зырянского      |
| 3-е паровозное отделение.    | Им. Кирова            | Иткаринского    |
|                              | 12 лет РККА           | Красносельского |

Секретарь Горкома ВКП(б) — Г. СРИБНЕНКО

Нач. политотдела отделения — РУСАКОВ

Председатель РИК'а — ПРИЗНА.

# Об улучшении топливного хозяйства, топливоснабжения и теплотехнической работы на железнодорожном транспорте

Изложение приказа № 144-Ц народного комиссара путей сообщения  
товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Народный комиссар путей сообщения тов. Л. М. Каганович издал приказ № 144-Ц, в котором говорится, что с 25 мая по 3 июня 1939 года в НКПС проходило совещание работников топливно-теплотехнического хозяйства железных дорог с участием паровозных машинистов. Совещание обсудило итоги работы топливно-теплотехнического хозяйства по выполнению приказа № 17-Ц от 15 января 1939 года в зиму 1938-39 года. На этом совещании было установлено, что железнодорожный транспорт в целом добился некоторой экономии топлива — 0,7 процента против установленных правительством норм в первом квартале 1939 года. Однако расход топлива на измеритель по сети снижен только на 5,4 процента вместо заданных 10 процентов, причем снижение шло только за счет части дорог и депо. Отдельные дороги — Сталинская, Московско-Киевская, Южно-Донецкая, а также депо: Куйбышев-Восточная Амурской, Тайшет Вост.-Сибирской, Барабинск Омской, Калинин Белорусской и ряд других благодаря настойчивому осуществлению приказа № 17-Ц и правильной организации работы теплотехников последовательно снижают расход топлива на измеритель и систематически дают экономию топлива против заданных норм. Результаты расхода топлива по этим дорогам и депо показывают, что в области экономии топлива имеются большие резервы.

Вместе с тем такие дороги, как Юго-Восточная, Красноярская, Горьковская, Сталинградская, Рязано-Уральская, имени Мопотова В. М., не только не выполнили задания по снижению расхода топлива, но значительно перевыполнили расход топлива против установленных норм.

На ряде дорог (Рязано-Уральской, имени В. В. Куйбышева, Ленинской) попрежнему в эксплуатации находится излишний парк паровозов, оборот паровозов завышен, не доиспользуется мощность паровозов (особенно серий «ИС» и «ФД»).

В приказе говорится, что все это произошло потому, что начальники этих дорог и начальники служб паровозной и дви-

жения не реагируют на перерасход топлива, совершенно неудовлетворительно занимаются вопросом рационального использования топлива, не чувствуют никакой ответственности за правильное использование паровозов и сокращение расхода топлива.

Большой пережог топлива является также следствием плохого качества ремонта, эксплуатации неисправных в теплотехническом отношении паровозов, выпуска из промывочного ремонта паровозов с неустранимыми дефектами (депо Рыбное, Отрожка, Ульяновск). Инспекторы-приемщики НКПС в этих депо не требуют выполнения приказа № 17-Ц и допускают выпуск паровозов с теплотехническими неисправностями. В приказе указывается, что начальники отделений паровозного хозяйства и депо Рыбное, Ртищево-2, Балашов, Карымская, Узловая, Житомир, Красноярск, Горький-пассажирская устранились от ответственности за выполнение приказа № 17-Ц, а начальники дорог и паровозных служб не реагируют на сигналы теплотехников, способствуя этим невыполнению приказа № 17-Ц.

Заместители начальников отделений паровозного хозяйства по топливу и теплотехнике, машинисты-инструкторы, теплотехники недостаточно работают с людьми, связанными с расходом топлива, слабо внедряют опыт передовых паровозников, добившихся значительной экономии топлива.

Все это усугубляется неправильной организацией работы теплотехнического аппарата дорог, при которой теплотехники мало занимаются внедрением теплотехнической культуры, сосредоточившись исключительно на разрешении текущих вопросов распределения топлива.

В целях внедрения теплотехнической культуры, лучшей организации топливно-складского хозяйства, правильного распределения топлива и снижения расхода топлива на железнодорожном транспорте, в дополнение и развитие приказа № 17-Ц народный комиссар тов. Л. М. Каганович приказал:

новые рекомендованной Центральным управлением паровозного хозяйства Памятки по отоплению паровозов любыми углями, составленной тт. Огневым и Катшеном.

В то же время народный комиссар считает неправильным пренебрежительное и небрежное отношение к составлению смесей. Он обязал руководителей депо, начальников топливных складов, начальников топливно-теплотехнических отделов паровозных служб дорог и НКПС всемерно стремиться к обеспечению смеси соответствующими сортами углей, а начальников депо и топливных складов — правильно их использовать.

Для обеспечения снабжения топливом на бытовые нужды железнодорожников приказ обязывает начальников дорог совместно с дорпрофсоюзами организовать заготовку дров и других видов местного топлива (камышита, торфа, саксаула и пр.).

Начальники Оренбургской, Рязано-Уральской, Туркестано-Сибирской, Сталинской, Красноярской, Орджоникидзевской дорог, кроме того, должны будут определить возможность организации силами дорог не больших шахт для добычи местного угля, также предназначенного преимущественно на бытовое снабжение железнодорожников. Начальникам дорог предложено к 10 июля 1939 года доложить НКПС о принятых мерах по выполнению этого пункта.

Далее в приказе говорится, что начальники паровозных служб, отделений паровозного хозяйства и депо к 1 августа 1939 года должны пересмотреть все стационарные установки, потребляющие высокосортное топливо, и представить в НКПС свои предложения о переводе их на отопление низкосортным и местным топливом.

Кроме того приказ обязывает начальников депо до 1 октября 1939 г. во время промывок проверить состояние изоляции на паровозных котлах, сухопарных котлаках, паровых цилиндрах и парорабочих трубах и восстановить поврежденную изоляцию. А приемщики НКПС не должны допускать выпуска паровозов из промывочного ремонта с неполной или поврежденной изоляцией.

В целях увеличения срока службы изоляции на паровых цилиндрах и парорабочих трубах нарком потребовал от начальников паровозоремонтных заводов и депо укреплять ее сетчатым каркасом.

Народный комиссар приказал начальнику Центрального управления паровозного хозяйства т. Давыдову к 5 июля 1939 года установить соответственно принятому топливному режиму размеры конусных насадок и запретить коническим бригадам изменять диаметр конусов без письменного разрешения на это начальника депо и теплотехника.

Начальников заводов нарком обязал при выпуске паровозов из ремонта снабжать их полным комплектом конусных насадок.

В приказе говорится, что начальники

Центрального управления паровозного хозяйства совместно с Научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта должен будет в двухмесячный срок разработать типовой сажесудатель для основных серий паровозов, с учетом устранения имеющихся конструктивных недостатков у существующего сажесудателя, к 1 августа 1939 г. разработать стандартный тип качающейся колосниковой решетки с необходимой площадью живого сечения, в месячный срок — конструкцию стандартного шлакоувлажнителя, обеспечивающего равномерный и достаточный подвод пара ко всей площади колосниковой решетки. С 1 сентября 1939 г. выпускать паровозы со стандартным шлакоувлажнителем.

В целях повышения квалификации работников топливно-теплотехнического хозяйства нарком обязал начальника Центрального управления учебными заведениями и начальника Центрального управления паровозного хозяйства организовать в июле 1939 г. на дорогах краткосрочные курсы по переподготовке заместителей начальников отделений паровозного хозяйства по топливу и теплотехнике, машинистов-инструкторов по теплотехнике и обслуживающего персонала водоумягчительных установок. Кроме того при Научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта организовать трехмесячные курсы повышения квалификации работников дорожных и депо-ских лабораторий, а с 1939-40 учебного года организовать в одном из вузов НКПС факультет паровозной теплотехники и в одном из техникумов — химическое отделение для подготовки кадров работников линейных лабораторий паровозного хозяйства.

Приказом предусматривается в 1940 году постройка вагонов нового типа для испытания локомотивов, а также переделка существующих вагонов под автосцепку.

Нарком обязал начальников дорог и начальников паровозных служб до 10 августа 1939 года полностью укомплектовать штаты топливно-теплотехнических отделов паровозных служб, отделений и депо.

Согласно приказу при топливно-теплотехническом отделе Центрального управления паровозного хозяйства будет создано «Бюро производственного теплотехнического инструктажа и наладки». Цели и задачи этого бюро — разрешать вопросы модернизации теплотехнического хозяйства и помогать осваивать ее; разрабатывать руководство по проверке теплотехнического оборудования парка и уходу за ним; практически инструктировать работников линии через филиалы бюро на дорогах и путем посылки выездных бригад и т. д.

На местах создаются филиалы этого бюро с обслуживанием каждым таким филиалом группы дорог. Местонахождение филиалов устанавливается в следующих пунктах: Ленинград, Ростов-на-Дону, Томск, Хабаровск, Днепропетровск.

## По улучшению топливного хозяйства и подготовке его к зиме

Начальников паровозных служб, отделений паровозного хозяйства и депо нарком обязал не позднее 1 октября 1939 г. закончить ремонт угольных эстакад, углеподъемных кранов, складских путей; отремонтировать и исправное оборудование сдать по акту обслуживающему персоналу. Центральное управление паровозного хозяйства должно будет разработать и утвердить к 20 июля 1939 года. Инструкцию по хранению углей на складах топлива и Инструкцию по уходу и обслуживанию паровых и моторных углеподъемных кранов.

На ограждение и замощение складов

топлива нарком выделил 3.480.000 рублей и на постройку раздаточно-смазочного хозяйства и увеличение существующей емкости — 2.350.000 рублей.

По заявке Центрального управления паровозного хозяйства начальник Центрального управления материально-технического снабжения тов. Щуров обязан создать к зиме неснижаемый запас троса, технических цепей, цепей Галла, ленты Феррадо, запасных частей к углеподъемным кранам и обеспечить дороги строительными материалами для ограждения и замощения складов.

(Окончание см. на 4-й стр.)

## По улучшению теплотехнического состояния паровозов и стационарных установок и сокращению расхода топлива

Всем начальникам дорог, паровозных служб, топливно-теплотехнических отделов, отделений паровозного хозяйства и депо в III и IV кварталах 1939 г. снизить расход топлива не менее чем на 10 проц. против фактического расхода в III и IV кварталах 1938 года. Для обеспечения этого нарком предложил провести целый ряд организационно-технических мероприятий.

В частности, начальникам дорог предложено к 5 июля 1939 года проверить, соответствует ли рабочий парк паровозов фактическим размерам движения, и не допускать содержания в горячем состоянии излишнего паровозного парка. Приказом запрещено начальникам отделений паровозного хозяйства и депо увеличивать число горячих паровозов без письменного разрешения начальника дороги.

Приказ обязывает начальников паровозных служб следить за выполнением установленных весовых норм поездов. В случае систематического отправления со станции формирования неполновесных поездов, а также неполных по длине порожних поездов предложено назначать ревизию, принимать необходимые меры и сообщать об этом НКПС.

Начальники паровозных служб, отделений паровозного хозяйства и депо должны установить учет расхода топлива каждой

паровозной бригадой в отдельности, а не всеми бригадами в целом, а также не принимать от паровозных бригад маршруты, неоформленные в разделе о расходе топлива.

Нарком предложил начальнику Центрального управления паровозного хозяйства и начальнику Центрального отдела учета до 1 июля 1939 г. разработать и преподать дорогам указания по ведению маршрутов машинистов и книги приема и сдачи топлива в депо.

Начальник Центрального управления паровозного хозяйства тов. Давыдов и начальник топливно-теплотехнического отдела тов. Деев к 5 июля 1939 г. обязаны издать для каждой дороги руководство по составлению необходимых минимальных смесей топлива для паровозов.

Начальникам топливно-теплотехнических отделов Центрального управления паровозного хозяйства НКПС и паровозных служб дорог, начальникам отделений паровозного хозяйства и топливных складов обеспечить составление смесей в соответствии с этим руководством.

Считая, что в условиях затруднений с углем езда на любых смесях угля, применяющихся передовыми паровозниками, является прогрессивным явлением, нарком обязал начальников паровозных служб, отделений паровозного хозяйства и депо всемерно популяризировать этот опыт на ос-

# Окончание изложения приказа № 144-Ц народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

(Начало см. на 3-й стр.)

Народный комиссар приказал начальнику Центрального управления заводов железнодорожного машиностроения НКПС тов. Архангельскому изготовить к 1 сентября 1939 г. 10 резервных грейферов к 6-тонным паровым углеподъемным кранам, к 25 сентября 1939 г. — 40 натяжных лебедок к угольным эстакадам.

Транспроект должен будет разработать к 20 июля 1939 г. рабочие чертежи по усовершенствованию эксплуатируемых угольных эстакад с канатной тягой вагонов, обратив особое внимание на преду-

преждение преждевременного износа троса. Отмечая совершенно не удовлетворительную работу топливных складов Северной дороги по разделке дров для отопления паровозов, приказ обязывает начальника паровозной службы тов. Филимонова к 15 июля 1939 г. доложить НКПС о принятых им мерах к упорядочению работы топливных складов.

Нарком обязал начальников грузовых служб дорог до 1 августа 1939 года провести контрольную проверку всего весового хозяйства топливных складов.

## По продвижению угольных маршрутов и правильному распределению топлива

Согласно приказу № 144-Ц начальники дорог: Северо-Донецкой, Южно-Донецкой, им. Ворошилова, Томской и Омской обязаны установить к 15 июля 1939 г. твердый график питания порожняком станций погрузки угля в адрес железных дорог и обеспечить строгий контроль за выполнением этого графика.

При установлении графика питания порожняком отдельным погрузочным станциям предложено обеспечить отгрузку топлива в первой половине отчетных суток в адреса следующих железных дорог: Октябрьской, Ленинской, Ярославской, Северной, Рязано-Уральской, Пензенской, Юго-Западной, Белорусской, им. В. В. Куйбышева, Оренбургской и Казанской, причем установленная очередность погрузки не должна нарушать действующего графика движения поездов.

Производящаяся отдельными дорогами самовольная отценка угля, идущего в адрес других дорог и промышленных потребителей, в приказе квалифицируется как антигосударственная практика, за которую виновные будут предаваться суду.

Устанавливается 11 контрольных пунктов для контроля за продвижением угольных поездов и регулирования распределением угля по дороге в соответствии с указаниями НКПС. Начальником контрольно-топливного пункта является уполномоченный НКПС по топливу. В штате контрольного пункта при уполномоченном НКПС по топливу предусматривается 5 диспетчеров.

В каждом из установленных приказом входных пунктов железной дороги для обеспечения круглосуточного дежурства создается штат диспетчеров по топливу.

На диспетчерский аппарат входных пунктов дорог возлагается ответственность за правильное распределение между депо поступающего на дорогу топлива как по количеству, так и в соответствующем ассортименте.

Нарком приказал к 20 июля 1939 г. образовать в г. Сталино бюро Трансдонтопа в количестве 3 человек для улучшения регулирования отгрузки, предоставив начальнику бюро права заместителя начальника Трансдонтопа.

В приказе указано, что основной обязанностью топливно-теплотехнических отделов Центрального управления паровозного хозяйства и паровозных служб дорог является обеспечение топливом железных дорог и заводов, осуществление контроля за правильным расходованием топлива и проведение организационных и теплотехнических мероприятий, обеспечивающих максимальное сокращение расхода топлива на железнодорожном транспорте.

Начальники топливно-теплотехнических отделов паровозных служб дорог утверждаются в правах заместителей начальников паровозных служб по топливу и теплотехнике.

НКПС предупреждает начальников дорог, паровозных служб, топливно-теплотехнических отделов, отделений паровозного хозяйства, депо и руководителей хозяйственных единиц о строгой ответственности за перерасход топлива против установленных норм и лимитов и требует от них решительного улучшения теплотехнической работы на дорогах и серьезной подготовки топливно-складского хозяйства к зиме 1939-40 г.

## Развернуть подготовку к проведению „Дня Военно-Морского Флота Союза ССР“

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА РАЙКОМА СОЮЗА Ж. Д.

В целях мобилизации широких масс трудящихся вокруг вопросов строительства Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота Союза ССР и стоящих перед ним задач правительство установило „День Военно-Морского Флота Союза ССР“, проводимый ежегодно 24 июля. Это мероприятие партии и правительства имеет огромное политическое значение, оно мобилизует на широкое развертывание оборонной работы, на обучение кадров для нашей славной Рабоче-Крестьянской Красной Армии и Красного Флота.

Президиум Райкома союза железнодорожников обязывает все профсоюзные организации отделения принять самое активное участие в подготовке и проведении „Дня Военно-Морского Флота Союза ССР“. По всем предприятиям и учреждениям провести беседы, доклады, лекции, организовать выставки, фотовыставки показывающие успехи Военно-Морского Флота, его мощь и готовность в любой момент нанести сокрушитель-

ный удар всем, кто посмеет напасть на нашу социалистическую родину.

Райком Союза предлагает организовать по всем предприятиям, учреждениям работу в противогазах, провести стрелковые соревнования, сдачу норм на значек ВС, ПВХО, посвященные Дню Военно-Морского Флота СССР. Провести 23 июля, накануне дня Военно-Морского Флота Союза ССР, день обороны. Декорировать клуб, парк и красные уголки лозунгами, плакатами и портретами вождей. Организовать 24 июля массовое гуляние в парке культуры и отдыха, где организовать спорт-игры. РТС Осоавиахима провести стрелковые соревнования посвященные Дню Военно-Морского Флота СССР.

Все профсоюзные организации должны помочь первичным организациям Осоавиахима на предприятиях и учреждениях развернуть оборонную работу среди рабочих, служащих и членов их семей.

Президиум РК Союза железнодорожников.



На снимке: снайперы, мастера сверхметкого огня Н. Нажмидинов (слева) и младший командир Д. Бондаренко на тактических занятиях.  
(Первая Отдельная Краснознаменная армия).

## ЯПОНО-МАНЧЖУРСКАЯ ПРОВОКАЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

По сообщению штаба монголо-советских войск МНР, с 6 по 12 июля включительно в районе Номон-Кан—Бурд—Обо и к востоку от р. Халхын Гол происходили с перерывами бои между монголо-советскими и японо-манчжурскими войсками.

5 июля отброшенные решительной контратакой монголо-советских наземных войск и авиации с территории МНР, японо-манчжурские части к исходу 6 июля были почти полностью отогнаны на манчжурскую территорию.

На рассвете 8 июля японо-манчжурские части, подкрепленные свежими резервами, прибывшими из Манчжурии, а также крупными силами танков, тяжелой артиллерии и авиации, вновь нарушили границу МНР к востоку от р. Халхын Гол в районе Номон-Кан—Бурд—Обо, перейдя в наступление.

Начиная с 8 июля и до 12 июля включительно к востоку от р. Халхын Гол происходили бои, переходившие в рукопашные схватки.

Решительной контратакой монголо-советских наземных войск, поддержанных бомбардировочной, штурмовой авиацией, все атаки японо-манчжур были успешно отражены. Местность к востоку от р. Халхын Гол прочно удерживается советско-монгольскими войсками.

За период боев с 6-го по 12 июля включительно японо-манчжуры потеряли убитыми, по данным советско-монгольского штаба, около 2.000 человек и свыше 3.500 человек ранеными. За этот период монголо-советскими войсками захвачены 254 пленных, 4 орудия, 4 танка, 15 бронемашин, 70 пулеметов и другое оружие.

Захвачены важные документы, среди которых приказ командующего квантунской армии генерала Уэда № 1532 от 20 июня и приказ командира 23-й пехотной дивизии генерала Комацубара № 105 от 30 июня о наступлении японо-манчжурских войск 1 июля на р. Халхын Гол. Среди пленных пехотинцев имеются 1 капитан (Като Такео), 12 унтер-офицеров.

Показаниями пленных и захваченными документами точно подтверждается, что эта новая японская авантюра в районе озера Буир-Нур задолго тщательно подготавливалась.

В боях против монголо-советских войск участвовали: 2 пехотных японских дивизии, 23-я и 7-я, а также 1-я мотомех-

бригада, до 100 танков с мотострелковым полком, 1-й отдельный полк полевой тяжелой артиллерии и до 6—7 японо-манчжурских кавполков.

Монголо-советские войска в этих боях потеряли убитыми 293 человека и ранеными 653 человека.

С 6-го по 12 июля в районе озера Буир-Нур и в районе Номон-Кан—Бурд—Обо происходили воздушные бои, а также действия бомбардировочной авиации с обеих сторон, причем поле боя всегда оставалось за монголо-советской авиацией. В воздушных боях с 6-го по 12 июля монголо-советской авиацией и зенитным артиллерийским огнем сбит 61 японский самолет. Из экипажей этих самолетов захвачено в плен 12 японских летчиков: капитан Маримото, поручик Аmano, поручик Мицутами, подпоручик Мицудо, фельдфебель—Саито, Миадзимо, Фудзи, Мицутами, унтер-офицеры—Исиба, Такамадо, Исидзава, Мотохора. Большинство из них тяжело ранены.

Захвачен портфель с приказами и документами командующего военно-воздушными силами квантунской армии генерала Гита, руководившего действиями японской авиации.

Монголо-советская авиация за это время потеряла 11 самолетов.

За период с 28 мая по 12 июля всего сбито 199 японских самолетов. Советско-монгольская авиация потеряла за тот же период 52 самолета.

По мнению советско-монгольского командования, японская пехота дерется плохо, хотя она могла бы драться много лучше, так как, обе японские дивизии, как 23-я, так и 7-я, считаются лучшими дивизиями. Тот факт, что эти дивизии так легко терпят поражения, объясняется тем, что элементы разложения начинают глубоко проникать в японскую пехоту, ввиду чего японское командование вынуждено нередко бросать эти части в атаку в пьяном виде. Более слабы, чем японская пехота, японская авиация и танковые части.

Что касается слухов, пускаемых квантунским штабом, о применении советско-монгольскими частями отравляющих веществ и бактериологических средств борьбы, то в штабе советско-монгольских войск считают эти слухи наглой ложью и гнусной клеветой.

ТАСС.

## Улучшить общественное питание

В столовой МПС № 20 общественное питание поставлено из рук вон плохо. На обед, завтрак и ужин посетитель может получить только одно первое блюдо—чаще всего это суп с манной крупой. Вторые блюда как правило, в столовой очень редкое явление.

Не единичны случаи, когда на одно и тоже блюдо руководство столовой самовольно повышает цену на 40-50 копеек. Заведующий столовой Чесноков и зав. произ-

водством Новиков упорно не хотят улучшить общественное питание рабочих.

Факты о неблагополучии с питанием рабочих МПС-20 хорошо известны начальнику Райтрансторгпита т. Тарасенко и партругу т. Степанову, но они по-прежнему продолжают мириться с этими безобразиями.

С. Н. Котельников

Ответ. редактор  
П. ПЛЕНИН.