

**О VIII СЪЕЗДЕ СОВЕТОВ СОЮЗА ССР
И О ПОРЯДКЕ ВЫБОРОВ И СОЗЫВА
СЪЕЗДОВ СОВЕТОВ НА МЕСТАХ**Постановление Центрального исполнительного комитета
Союза ССР

Центральный исполнительный комитет Союза ССР постановляет:

1. Считать VIII Съезд советов Союза ССР чрезвычайным.

2. Съезды советов на местах провести с 1 октября по 15 ноября 1936 года.

Исключения допустить в отношении отдаленных местностей по особым постановлениям президиума ЦИК Союза ССР.

3. В соответствии с решением VII Съезда советов Союза ССР, органов власти, как правило, не переизбирать.

4. Разъяснить, что выборы на районные съезды советов производятся от существующих пленумов городских, сельских и поселковых советов.

5. Выборы на съезды советов РСФСР и УССР произвести одновременно с выборами на Съезд советов Союза ССР, а самые съезды советов созвать после Съезда советов Союза ССР.

В таком же порядке созвать съезд Казахской АССР.

6. Съезды советов союзных республик, не имеющих областного деления — БССР, Узбекской, Таджикской, Туркменской ССР созываются в обычном порядке для выбора делегатов на Съезд советов Союза ССР, а после Все союзного съезда советов — для рассмотрения и утверждения новых конституций своих республик.

В таком же порядке созвать съезды советов в Грузинской, Азербайджанской, Армянской ССР и Киргизской АССР.

7. Подтвердить полномочия Центральной избирательной комиссии при президиуме ЦИК Союза ССР.

Председатель ЦИК СССР

М. КАЛИНИН.

И. о. Секретаря ЦИК СССР

И. УНШЛИХТ.

Москва, Кремль.
2 августа 1936 года.**Похвала наркома обязывает**

Если Всесоюзный день железнодорожников 30 июля имеет, по определению тов. Л. М. Кагановича, «огромное организующее значение», то речь сталинского наркома путей сообщения на собрании в Зеленом театре является боевой программой, намечающей задачи, вокруг которых железнодорожники должны мобилизоваться, чтобы «не только радоваться сегодня, но и обеспечить радость и завтра».

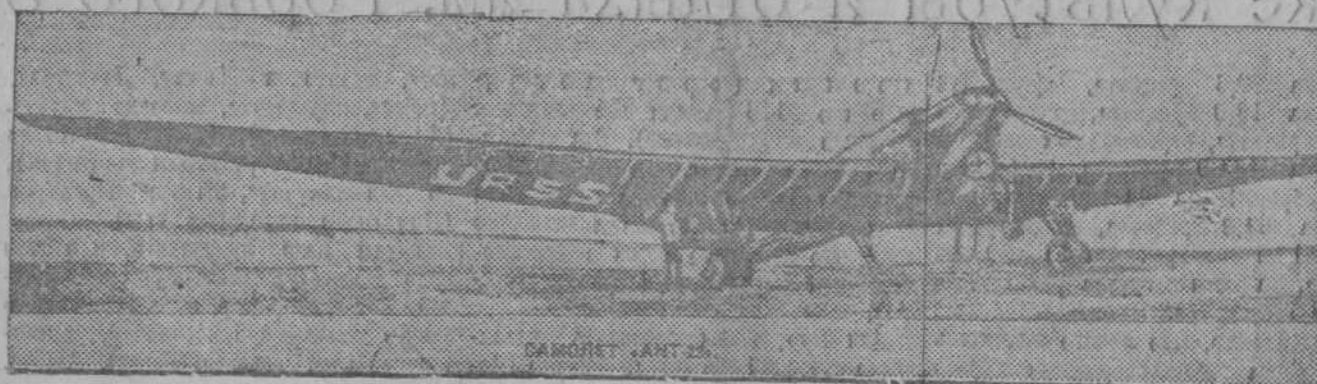
«Тот, кто радуется сегодня, не думая о завтрашнем дне, не думая о будущем подеме, тот поступает легко мысленно. Мы должны сейчас во всех областях организовать образцовую работу железнодорожного транспорта».

Товарищ Каганович дал в своей речи яркий анализ побед железных дорог СССР за год после приема работников транспорта членами ЦК партии и правительства в Кремле 30 июля 1935 года, побед, позволяющих наркому сказать, что железнодорожники «своей работой заслужили решение правительства о ежегодном

портники нашего узла не используют еще всех резервов для повышения качества работы».

Любопытно, что в день железнодорожника наше отделение работало неизмеримо лучше, чем в обычные дни. Никаких дополнительных технических мероприятий введено не было. Полнее только используя резервы, железнодорожники сумели в этот день отправлять во время поезда, вести более ускоренными темпами погрузку и выгрузку. Нужны ли другие доказательства того, что качество работы зависит от нас самих, от нашего умения и желания работать по-стахановски, по-боевому?

Большим злом на нашем узле продолжают оставаться аварии и крушения. Самое детальное изучение аварий показывает, что они вызываются элементарными недисциплинированностью и расхлябанностью среди отдельных железнодорожников. Особенно показательно в этом смысле крушение, произошедшее 28 июля на станции Строй-

**ОТВАЖНЫЕ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ЛЕТЯТ В МОСКВУ**

„АНТ—25“ прилетел в Хабаровск

ХАБАРОВСК, 2 августа. Большой аэродром заполнили летчики, командиры, бойцы, жены начальства, представители партийных и советских организаций и делегации рабочих. Взоры тысяч подняты к небу — ждут «АНТ—25». Среди встречающих маршал Советского Союза Блюхер, секретарь крайкома партии Лаврентьев, председатель крайисполкома Крутов и другие.

Около 13 часов (по хабаровскому времени) над аэродромом показался один из встречающих самолетов. Он обрывает такое донесение: «Ждите, самолет должен быть сейчас». Еще напряженнее стали минуты ожидания. Както, что время бежит замедленным темпом. 13 часов 15 минут. На горизонте показалась быстро увеличивающаяся точка; еще несколько минут, и самолет «АНТ—25», сопровождаемый встречающими его самолетами, отчетливо вырисовывается на горизонте. Он быстро приближается, и вскоре краснокрылый гигант летит круг над аэродромом. На боках самолета отчетливо видна надпись: «Сталинский маршрут».

В 13 часов 30 мин. под несмолкающие раскаты «ура», самолет опускает

ся на аэродром. Отважных летчиков — героев Советского Союза — окружат встречавшие. Теплая, незабываемая встреча. Маршал Советского Союза Блюхер обнимает и целует героев, крепко жмут им руки собравшиеся на аэродроме женщины, дети преподносят букеты цветов.

Возвращаясь говорит Чкалов. Его первые слова — это слова благодарности за теплую встречу. Чкалов, Байдуков и Беляков вместе с Блюхером обходят ряды выстроившихся на параде бойцов. Их «здравствуйте», обращенное к бойцам, заглушается криками «ура».

Короткий митинг. На трибуне Чкалов: «Товарищи командиры, политработники, бойцы и граждане! Приветствую вас от экипажа «АНТ—25» (гром аплодисментов). Экипажу «АНТ—25» было поручено нашим вождем товарищем Сталиным совершить беспосадочный перелет по маршруту Москва — Петропавловск-на-Камчатке и далее Николаевск-на-Амуре. Экипаж, улетая из Москвы, назвал это сталинский маршрут. (Буря аплодисментов, крики «ура»). Экипаж выполнил возложенные на него задачи. Сталинский маршрут завершен. («Ура!»). Город Хабаровск будет на-

шим отправным пунктом в красную столицу! — в Москву.

Велик подвиг, совершивший экипаж нашей республики, экипаж готов к этому. (Бурные аплодисменты, крики «ура»). Да здравствует великая коммунистическая партия большевиков и ее вождь товарищ Сталин! (Крики «ура»). Да здравствует ОКДВА и ее славный командир маршал Советского Союза Блюхер! (Крики «ура», аплодисменты).

Затем слово берет маршал Советского Союза Блюхер. Он коротко подчеркивает значение славного перелета и отмечает хорошую посадку в труднейших условиях с блестящую работу, проведенную экипажем. Удостоверившись в готовности экипажа к полету, Блюхер подписывает на них удостоверение в любой момент дать отпор врагам, которые попытаются сузить свое свирепое рыло в наш советский отряд.

На митинге на имя Чкалова получена телеграмма от М. М. Кагановича, передающая поздравление с благополучным прибытием в Хабаровск. В 12 часов в городском парке культуры и отдыха проводится митинг трудящихся города с участием Чкалова, Байдукова и Белякова. (ТАСС).

Гражданская война в Испании

**РАЗОБЛАЧЕНИЕ ПОЛИТИЧЕСКИХ
МАНЕВРОВ ГЕРМАНИИ**

ПАРИЖ, 2 августа. «Пополнер» приводит сведения о деятельности германских агентов в Испании и Испанском Марокко. По словам газеты, Германия бесплатно доставляла в свое время ротационные машины газетам «Ас» и «Бланко Иньеро», превратив их в ярофашистские органы.

«Марокко», — пишет «Пополнер», — являлось базой широких политических маневров Германии. Два года назад в Тетуане открылось германское консульство, во главе которого был поставлен консул Брош, офицер германского генерального штаба. Любопытно, что консульство было открыто не в Сеттат (Французское Марокко), где у Германии имеются крупные судоходные интересы, а в Тетуане (Марокко), где существует всего два незначительных германских торговых дома и проживает около 30 немцев. Консульство состояло из 14 чиновников. Сам консул Брош располагал крупными средствами,

устраивал пышные приемы, на которых приглашались главным образом военные.

В другом конце города поселился германский инженер Лангенгейм, совершенство владеющий арабским и испанским языками. Если Брош замесился с испанской армией, то Лангенгейм вел работу среди арабских хивов. В доме Лангенгейма помещался типография, печатавшая фашистские листки на арабском языке, восхвалявшие Гитлера, как освободителя.

Германское консульство в Тетуане было непосредственно подчинено генеральному консулу в Барселоне как другие консульства, а послы Мадриде».

Чтобы проникнуть в Испанию замочает газета, Гитлер избрал же путь, что и генерал Франко — рез. Марокко. (ТАСС).

**ПОМОЩЬ РИМА И БЕРЛИНА
ГЕНЕРАЛУ ФРАНКО**

ПАРИЖ, 2 августа. «Юманите» сообщает, что Испанское Марокко и Балеарские острова кишмя кишат агентами из Рима и Берлина. Газета указывает, что особенно много итальянцев на Балеарских островах.

С другой стороны, указывают на оживленную деятельность германских агентов в Испанском Марокко.

Отмечается также в сообщении из Танжера, что у генерала Франко неожиданно появились крупные деньги. Все туземные войска в Танжере вчера получили жалованье. (ТАСС).

ЛОНДОН, 2 августа. Из Гибралтара сообщают о подготовке генералом Франко широкого задуманного воздушного нападения на Испанию. Для переброски сил матежников из Марокко им будут исполь-

зованы 18 итальянских самолетов, бывших в Тетуане в распоряжение тежников. Матежники стремятся врать связь Мадрида с приморскими пунктами, снабжающими столицу продовольственными продуктами. Они полагают все усилия, чтобы изолировать Мадрид и обречь на голод его защитников. Как подтверждают, правительственные войска угрожают Сарагосе и заняли важнейший стратегический пункт Ойарсун близ Сан-Себастьяна на севере.

Как сообщают, кроме итальянских самолетов в распоряжении генерала Франко имеются крупные гидроплан способные перебрасывать по 20 человек с необходимым снаряжением. (ТАСС).

НИ НА МИНУТУ НЕ ПРЕКРАЩАЕТСЯ СВЯЗЬ С САМОЛЕТОМ

Как только в Москве стало известно о вылете самолета «АНТ-25» с острова Удд, Народный комиссариат связи СССР принял меры к обеспечению бесперебойной прямой связи с

героев Советского Союза слухала вся страна. Одновременно действовала и прямая радиотелефонная связь Москва—Хабаровск.

и в дальнейшем поддерживать прямую связь с трассой, по которой полетят на самолете «АНТ-25» герои Советского Союза товарищи Чкалов, Байду-

**ЗАЯВЛЕНИЯ ФРАНЦУЗСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА
АНГЛИИ И ИТАЛИИ**

ПАРИЖ, 1 августа. Агентство «Гавас» сообщает, что французское прави-

тельство. После того, как Англия и Италия выразят свое согласие, Фран-

отставкой транспорта значения и правительству в Кремле 30 июля 1935 года, победой, позволяющей нарком сказать, что железнодорожники «своей работой заслужили решение правительства о ежегодном праздновании дня железнодорожного транспорта Советского Союза».

Прошедший год был на железных дорогах годом борьбы за выполнение указаний вождя нашей родины товарища Сталина, любить которого означает «уметь каждое его слово воспринимать душой любящего большевика, воспринимать, как программу борьбы и работы».

Транспорт, руководимый лучшим учеником великого Сталина — Лазарем Моисеевичем Кагановичем, получил право рапортовать, что «за этот год упорным трудом все железнодорожные армии ликвидировала отставание, поднялась в гору».

Еще не так давно погрузка 80 тысяч вагонов в сутки представляла задачу для железнодорожников. Только рынками, в отдельные дни достигался такой показатель работы на железных дорогах. Теперь задача эта разрешена. Среднесуточная погрузка за год, после приема железнодорожников в Кремле, составила 81214 вагонов. В отдельные дни, как например в день железнодорожника, погрузка достигла рекордной цифры — 116.935 вагонов.

Нарком дал положительную оценку работе и Томской дороги. Успехи Томской дороги мы ощущаем повседневно. Почти уж нет такого положения, когда уголь, добытый в шахтах, лежит в ожидании вагонов. Наоборот, железнодорожники часто дорожат теперь угольщиками, металлургами, открывая перед ними широкие возможности транспортировки готовой продукции.

Похвала наркома обязывает. Она обязывает работников Томской дороги, в том числе одного из ее самых многочисленных отрядов — работников Новокузнецкого узла, еще энергичнее бороться за то, чтобы поистине образцово организовать работу на всех станциях, полустанциях, разездах, депо, дистанциях. А это значит — еще смелее и решительнее бороться с недостатками в работе на транспорте, помнить, что «без самокритики двигаться вперед нельзя».

График — железный закон транспорта — во многих случаях еще нарушается. Отправка поездов не по расписанию, недостаточно высокая коммерческая скорость движения поездов — свидетельство того, что транспорт

элементарно недисциплинированности и расхлябанности среди отдельных железнодорожников. Особенно показательно в этом смысле крушение, произошедшее 28 июля на станции Строительная по вине разгильдяй-бригады Огурцова, который, поставив на путь вагоны, не потрудился даже об этом предупредить станцию.

Большие промахи в работе допускаются у нас вследствие низкой технической подготовки ряда работников. Сложно было раньше разбираться в обилии томах правил технической эксплуатации. Но вот, по инициативе тов. Кагановича, правила эти переработаны. Изучение их значительно облегчено. Но организовать как следует изучение правил технической эксплуатации у нас не умеют. В ряде случаев занятия эти либо срываются, либо проводятся так плохо, что результаты их крайне низки.

Наш узел вообще не может похвалиться хорошей постановкой технической учебы. Не свидетельствует ли это о том, что у нас нет еще настоящей заботы о людях, такой заботы, которой учит нас товарищ Сталин?

Транспорт пошел в гору. Он успешнее обслуживает уже теперь пучки промышленности и сельского хозяйства. Тов. Каганович рекомендует даже транспортникам проявлять инициативу в привлечении новых грузов. Это, однако, ни в какой мере не освобождает элементу от необходимости самого внимательного, самого бережного отношения к транспорту. Нужда в повседневной помощи железнодорожному транспорту со стороны городских общественных и хозяйственных организаций не миновала. Наоборот, она стала более актуальной. Задержка подвижного состава под погрузку и выгрузку, срывающая работу транспорта, должна пресекаться самым решительным образом.

Речь тов. Кагановича на празднике транспортников дает нам новые силы, новую зарядку в борьбе за превращение Томской железной дороги в образцовую дорогу Союза. Железнодорожники нашего узла встретят указания наркома с огромным подъемом и энтузиазмом. Стахановцы узла будут бороться за 6 тысяч вагонов ежедневной погрузки на Томской дороге. Дело чести железнодорожников узла встретить годовщину стахановского движения новыми, решающими победами.

В Совнарком Союза ССР

План зяблевой пахоты под яровые посевы 1937 года

Совнарком СССР утвердил план зяблевой пахоты под яровые посевы 1937 года в колхозах, совхозах и индивидуальных хозяйствах по республикам, краям, областям.

Для Западно-Сибирского края план зяблевой пахоты под яровые посевы составляет 2865 тысяч га. В том числе по колхозам — 2398 тысяч га, по совхозам — 465 тысяч га и по единоличным хозяйствам — 2 тысячи га.

Как только в Москве стало известно о вылете самолета «АНТ-25» с острова Удд, Народный комиссариат связи СССР принял меры к обеспечению бесперебойной прямой связи с Хабаровском. Начальник телеграфного управления Наркомсвязи Пихилевич в беседе с сотрудником ТАСС сообщил: — Связь с Хабаровском, куда приехали герои Советского Союза товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков, поддерживалась непрерывно по проводам и эфиру.

Хабаровская радиостанция с момента вылета отважных летчиков поддерживала служебную радиосвязь с самолетом. Москва и Хабаровск регулярно получали сообщения о ходе полета.

В 12 часов по московскому времени радиопередачики передали из Хабаровска в Москву выступления, которые состоялись на митинге, организованном в хабаровском парке культуры и отдыха по случаю прилета отважных воинов великой родины. Передача из Хабаровска транслировалась радиостанцией имени Коминтерна. Выступления

героев Советского Союза слушала вся страна.

Одновременно действовала и прямая радиотелефонная связь Москва—Хабаровск.

Народный комиссариат связи будет и в дальнейшем поддерживать прямую связь с трассой, по которой полетит на самолете «АНТ-25» герой Советского Союза товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков. (ТАСС).

«ОТ СЕРДЦА ВСЕГО ЭКИПАЖА»

НИКОЛАЕВСК-на-АМУРЕ, 2 августа. При подлете с острова Удд экипажем «АНТ-25» выброшен вымпел следующего содержания: «Секретарю обкома ВКП(б) Мякину, начальнику ОУНКВД Липовскому, начальнику гарнизона Кошелеву».

Большевистское спасибо вам, дорогие друзья, за встречу, помощь и проводы на о. Удд. Передайте наш пламенный привет бойцам, которые так много для нас сделали. До свидания, дорогие товарищи! Желаем счастья вам в вашей повседневной ответственной и трудной работе на Дальнем Востоке.

От сердца всего экипажа «АНТ-25» — герой Советского Союза Байдуков. (ТАСС).

ВЫМПЕЛ ПРИВЕТА КОМСОМОЛЬСКУ

ХАБАРОВСК, 2 августа. Сегодня днем от Николаевска-на-Амуре по направлению на Хабаровск над Комсомольском пролетел самолет героев «АНТ-25». Около берега Амурского вымпел, который надел красноармеец части ОКДВА Тарнов. При вымпеле оказалась записка следующего содержания: «Вымпел сброшен 2 августа 1936 года в 11 час. 45 минут по хабаровскому времени, с «АНТ-25»».

Идем на Хабаровск. Привет всему городу Комсомольску от экипажа «АНТ-25». Чкалов, Байдуков и Беляков. (ТАСС).

ДЕНЬ НАШЕЙ РОДИНЫ

109 ГА ЗА ДЕНЬ

ПЯТИГОРСК, 31 июля. Молодой комбайнер стахановец Лапмалковской МТС, Евдокимовского района, Рязанцев убрал 80 июля одним «сталинцем» 109 га. (ТАСС).

РЕКОРДНЫЙ УРОЖАЙ

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 31 июля. Бригада Яковлева (колхоз имени Буденного, Михайловского района) сняла с-массива в 80 га рекордный урожай, получив по 43 центнера с га. Остальная площадь в 400 га дала по 35 центнеров с га. Такого урожая в районе еще никогда не было. (ТАСС).

УБОРКА ЛЬНА

К 25 июля колхозами убрано 1 миллион 600 тысяч га льна-долгунца — более половины (51 процент) всей площади посевов. В прошлом году к этому же сроку массовая уборка льна только начиналась: тогда было вытерено лишь 83,7 тысячи га — 4 процента посевной площади льна. Ведущая — Калининская область. Визага к окончанию и Киевская область, где план выполнен на 99 процентов.

Широко развернулась механизированная уборка льна. Стахановцы полей каждый день ставят новые рекорды машинной уборки льна. (ТАСС).

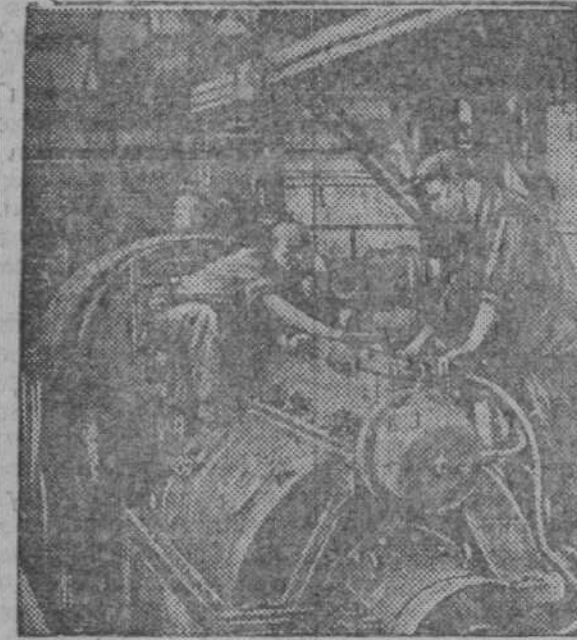
ОТЛИЧНАЯ ПОДГОТОВКА К КОНВЕРСИИ

СТАЛИНО, 31 июля. 28 июля трудящиеся города закончили в основном подготовку к конверсии. Поступили заявки на обмен облигаций от 16115 человек. Сумма поданной заявки 62 миллиона 121 тысяча.

Кладовая горбержасы, в которую будут стекаться облигации, подлежащие обмену, полностью готова к проведению конверсии. (ТАСС).

НОВЫЕ ДОЛЖНОСТИ ИНЖЕНЕРОВ

СТАЛИНО, 31 июля. Начальник комбината «Донбассуголь» Бажанов установил должности инженеров для разработки новых более совершенных технических и организационных способов работы в шахтах. Над этими вопросами в крупнейших шахтах Донбасса будут работать 56 квалифицированных инженеров. Бажанов запретил заведующим шахтами перемещать и снимать с работы этих инженеров без разрешения треста. (ТАСС).



В турбинном цехе Кировского завода (Ленинград) проводятся последние работы по сборке и отделке паровой турбины для Турции, мощностью 2500 киловатт.

На снимке: слесари сборки Сторожико А. П. и Петров Н. В. за работой на турбине. (Союзфото)

СКВОЗНОЙ АРКТИЧЕСКОЙ РЕЙС СУДОВ

МЫС ВИЛЛИНГСА, 31 июля. В устье Колымы, под водительством краснознаменного ледокола «Красин», прибыли пароходы: «Смоленск», везущий большое количество грузов в Колыму, и идущие в сквозной арктический рейс «Ванцетти» и «Искра». Штормовой восточный ветер разогнал льды и облегчил проход судов от Чукотской губы. «Смоленск» из Колымы пойдет на мыс Нордкин, где возьмет первый груз нордической соли для рыбных промыслов восточного побережья Чукотки. (ТАСС).

ЗАЯВЛЕНИЯ ФРАНЦУЗСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА АНГЛИИ И ИТАЛИИ

ПАРИЖ, 1 августа. Агентство «Гавас» сообщает, что французское правительство решило обратиться ко всем державам с целью притти в соглашение о необходимости строго соблюдать правила невмешательства во внутренние дела иностранных государств. Озабоченное достижением быстрых результатов, правительство вечером отправило Англия и Италия телеграммы, излагающие его позицию и содержащие предложения, имеющие целью ослабить внутреннюю борьбу в Испании и избежать возможных международных осложнений.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ВОЙСКА НАСТУПАЮТ НА ГРЕНАДУ

ПАРИЖ, 2 августа. По сведениям из Испании, правительственная авиация проявляет значительную активность на северном фронте. В распоряжение войск мятежников брошено большое количество бомб. Подтверждается, что

После того, как Англия и Италия выразят свое согласие, Франция обратится с аналогичным сообщением к заинтересованным странам. Для того чтобы ускорить переговоры, французское правительство заявляет, что ввиду имевших место поставок оружия, которые уже принесли пользу мятежникам, оно не может больше считать себя связанным односторонней декларацией нейтралитета. Если Италия и Англия быстро заявят о своем согласии с этой позицией Франции, то напряженность положения тотчас же уменьшится.

правительственные войска снова заняли деревню Састаго, где расположены важнейшие заводы, снабжающие Сарагоссу.

Активность мятежников значительно падает. Правительственная авиация сбивла два самолета мятежников. После бомбардировки артиллерия мятежников также понесла тяжелые потери. Авангард правительственных войск продвигается вперед. Создается впечатление, что мятежники изуродованы и у них не хватает боеприпасов.

После трехчасового боя республиканские силы сбросили мятежников, выступивших из Сарагоссы и пытавшихся атаковать деревню Алжидево (близ Тарденте).

Правительственные войска приближаются к Гренаде и находятся в 8 километрах от города. (ТАСС)

Война Нанкина с Гуанси

ТОКИО, 1 августа. Кантонский корреспондент агентства «Домей Цусин» сообщает, что войска нанкинского правительства полностью завершили оборудование провинции Гуанси и сейчас выполняют приказ Нан Кай-ши об экономической блокаде Гуанси. Провинция сейчас полностью изолирована от внешнего мира, за исключением небольшого участка границы Гуанси с Нанкином. Нанкинские войска, окружающие провинцию Гуанси по численности «Домей Цусин», насчитывают 180 тысяч солдат, тогда как Ли Цун-инь и Ба Цун-син располагают значительно меньшим количеством войск.

Ввиду тяжелых топографических условий Нан Кай-ши, по словам корреспондента, не намерен вступать в серьезные бои с гуансийскими войсками, а предпочитает взять провинцию измором. (ТАСС)

ПЕСНИ ГОРНОЙ ШОРИИ

31 июля в Кузнецово закончил работу по сбору музыкального фольклора Горной Шории бывший из Новосибирска композитор Кенель. За 10 дней собрано 58 народных песен, представляющих высокую музыкальную ценность. Кроме того, записаны со слов стариков-сказителей Нанзакова и Абакава ряд интереснейших шорских сказок. Под руководством Кенеля проведен вечер национальной музыки, где впервые исполнялись шорские песни на пюанино. (Записи ТАСС).

1010 КИЛОМЕТРОВ ЗА 5 ДНЕЙ

Участники велопробега Кузбасс—Донбасс 31 июля прибыли в Петропавловск. Командир пробега Квасик по телеграфу сообщил: «За пять с половиной ходовых дней пройдено 1010 километров. Сегодня отдыхаем в Петропавловске. Завтра выходим в Курган. Все здорово. Машины идут хорошо. Квасик». (Записи ТАСС).

ВСЕСОЮЗНЫЙ РЕКОРД

30 июля закончился соревнования легкоатлетов на первенство ВЦСПР. В последний день соревнований Василий («Рекорд») в беге на 1500 метров с препятствиями установил новый всесоюзный рекорд. Его результат 4 минуты 47,2 секунды. (ТАСС).

СТАЛИНСКИЙ ГОД НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Речь Л. М. Кагановича на собрании стахановцев-железнодорожников и московских рабочих в Центральном парке культуры и отдыха им. Горького 30 июля 1936 года

Организирующее значение дня железнодорожников

Товарищи железнодорожники и железнодорожники Москвы и Московской области, всего Советского Союза! Товарищи рабочие, колхозники и все трудящиеся нашей великой страны! Сегодняшний день имеет огромное политическое и организующее значение для нашей важнейшей отрасли народного хозяйства, как железнодорожный транспорт.

Железнодорожники работают хотя и по единому графику, по централизованному плану, но разбросанным фронтом, не объединены единой крышей, единым двором, как рабочие того или иного завода, или единым полем, как колхозники того или иного колхоза. Крыша железнодорожников — это небо. (Смех). Наш двор, наше поле простирется на 100 тысяч километров — от одного океана до Черного моря. Большинство железнодорожников работает большими группами и в одиночку.

Путейский рабочий стоит на своих километрах один. Даже машинист — самый квалифицированный пролетарий среди железнодорожников, машинист и тот работает индивидуально со своим помощником и шлагером. Вот почему весьма сложна организация работы железнодорожников, в особенности организации их коллективной творческой работы по единому графику и расписанию. Именно поэтому объявление Всесоюзного дня железнодорожников, ежегодно празднуемого всей страной, имеет огромное организующее значение, и в этом решении правительства сказались мудрость нашей партии и страны товарища Сталина. (Бурные аплодисменты и овации). Не случайно именно в 1936 году установлено ежегодное празднование дня железнодорожника в условиях поражения, в условиях невыполнения плана, трудно было объявить всесоюзный праздник железнодорожников. Этот праздник нужен было служить в борьбе за подъем самого отстающего участка социалистического хозяйства.

И железнодорожники, после приема товарищем Сталиным и руководящими партия и правительства 30 июля прошлого года в Кремле, своей работой заслужили это решение правительства о ежегодном празд-

нском своим руководством обеспечил величайшие в мировой истории победы на всех фронтах социалистического строительства, величайшего человека мира товарища Сталина. (Длинные овации).

Вспомните, товарищи, дни, когда страна шла вперед гигантскими шагами, когда успешно осуществлялся великий сталинский план переделки отсталой, темной, бездорожной страны, страны, забытой веками, в самую передовую страну в мире. Все шло в гору, колхозы укреплялись, сев шел хорошо, хлебозаготовки шли все лучше, металлurgia поднималась, — а транспорт, который выполняет серьезнейшие функции во всем этом организме, транспорт, который связывает город с деревней, транспорт, который должен перевозить продукты по стране, как наши кровеносные сосуды передают кровь по всему нашему организму, — этот транспорт создавал закупорку кровеносных сосудов, тормозил развитие страны.

И вот товарищи железнодорожники сейчас ощущают чувство бодрости, чувство уверенности, дышат полной грудью, потому что железнодорожники, вдохновленные Сталиным, его приказом, сплоченные лучшими большевиками на транспорте, улучшили свою работу. Железнодорожники сегодня могут рапортовать нашему Сталину, Центральному комитету коммунистической партии и советскому правительству, что за этот год упорным трудом армия железнодорожников, во главе со своими хозяйственными и партийными руководителями, добилась победы при активной помощи территориальных республиканских, краевых, областных, городских, районных партийных и советских организаций в обстановке товарищеского сочувствия и поддержки миллионов трудящихся нашей родины, ликвидировала отставание и пошла в гору. На одну гору мы уже поднялись, но мы хорошо знаем, что впереди цепь гор, что нам надо подниматься на новые горы. Но уже на одной горе мы стоим твердо и крепко и с этой горы ничто и никто нас не стокнет. Мы уверены, что твердой поступью партийные и непартийные большевики возьмут на одну гору и добьются по-

зв — на 29,6 процента, нефтепродуктов — на 18,9 процента, цемента — на 56,6 процента, строительных материалов — на 124,9 процента, фосфоритов и удобрений — на 44 процента, сахара — на 61,2 процента, кондитерских изделий и макарон — на 78—80 процентов, а вся погрузка увеличилась на 38,5 процента.

Естественно, что такого значительного роста железнодорожных перевозок мы не могли достигнуть без улучшения использования технических средств транспорта — паровозов, вагонов, пути, средств связи и т. п. Товарные поезда стали ходить значительно быстрее. Коммерческая скорость их в июне 1935 года была 15,7 километра в час, а в июне 1936 года уже 19,8 километра в час.

Товарный паровоз выполняет сейчас работы примерно в полтора раза больше, чем год тому назад. Во втором квартале 1935 года среднесуточный пробег товарного паровоза был 181 километр, а во втором квартале 1936 года — 247 километров. Средний вес товарного поезда был соответственно в прошлом году 1040 тонн, а теперь 1173 тонны.

В 1934 году и в начале 1935 года на складах лежало много грузов, которые железнодорожники не перевозили, так как работали плохо. В этом году мы постарались разгрузить эти склады. Должно быть крыты и мыши, которые поедали часть продуктов, за это на нас в обиду (смех), но я думаю, страна, хозяйство и трудящиеся за это на нас не в обиду, а скорее всего одобряют эту работу железнодорожников. (Бурные аплодисменты).

У нас до последнего времени были железные дороги, которые плохо справлялись с работой, и сейчас есть еще дороги с большими недостатками. Мы на Совете при Наркомпути заслушали доклады ряда дорог — хороших и плохих, в том числе и таких дорог, как Московско-Донбасская, Южно-Уральская, имени В. В. Куйбышева, которые работали плохо, но удовлетворительно и которые сейчас еще не полностью выправились. Но мы имеем дороги, которые в эту зиму работали плохо, а сейчас значительно улучшили перевозки. Это в особенности касается восточных дорог, в первую очередь Томской, которая плохо вывозила уголь из Кузбасса,

восточных дорог погрузили 116 тысяч 935 вагонов. (Бурные аплодисменты). Эта погрузка свидетельствует, что железнодорожники далеко еще не истощили всех имеющихся запасов и возможностей, что есть еще порох в железно-дорожной пороховнице! (Аплодисменты).

Для того, чтобы обеспечить увеличение суточной погрузки, нужно скорее перестроить нашу грузовую или, как ее раньше называли, коммерческую работу и установить более тесную и гибкую связь с клиентурой. Многие железнодорожники работают еще по старому. Они привыкли, чтобы грузоотправитель искал нас. А теперь дело немного меняется. Теперь вагоны для погрузки и возможностей перевозить на некоторых дорогах часто больше, чем грузов. Следовательно, надо грузы привлекать, пора уже грузить любые грузы. Гражданин перевозит, хочет перевезти домашнюю мебель, кровати, шкаф — мы должны погрузить

миш, везите в Москву, Ленинград, Донбасс, перевозите, сколько хотите. (Аплодисменты). Конечно, НКПС не приспособлен закупать для вас (смех), но если закупите, мы все переведем. (Дружные аплодисменты).

Грузы надо привлекать, и в этом надо заинтересовать грузоотправителей. Вот я, например, здесь и заинтересован товарищом москвичей, ленинградцев и донбассовцев. (Смех). Видите, приходится уже рекламировать свои перевозки. (Аплодисменты). Все это я говорю в порядке самокритики, что еще до сих пор не все изжито из старой практики, и подчеркиваю, что мы, железнодорожники, должны сейчас гибче работать. Раньше сидели и ждали, — клиент сам придет, ему вагоны нужны, он меня найдет. А теперь у тебя вагоны есть; если хочешь работать рентабельно, безубыточно и больше грузить, ищи клиента, приглашай и лучше его обслуживай. (Аплодисменты).

Раньше клиент был доволен — лишь бы погрузить. Теперь он требует перевезти его груз аккуратно и вовремя. Погрузи аккуратно, если там стекло, не переломай, доставь в исправности и вовремя и не плати штрафа, не причиняй убытков и себе и клиентам. Тогда у нас транспорт будет аккуратным и четко работающим.

Вот почему я сейчас говорю: мы выполнили задание по части погрузки, ускорили оборот вагонов, увеличили коммерческую скорость и тем не менее по качеству погрузки, по качеству того, что железнодорожники называют коммерческой работой, мы еще имеем очень много недостатков, и эту вторую часть задачи мы должны разрешить в 1936 году.

Да и по количеству у нас есть еще затруднительные направления, которые НКПС'у надо ликвидировать.

Таким образом, за год после приема в Кремле советские железнодорож-

ники, дороги. Он проехал поезд от Сковородино до Москвы в 7500 километров, тогда как у железнодорожников была теория, по которой после 2500 километров, от силы 3000 километров пробега надо паровоз промывать, надо его ремонтировать, а тем более считали, что нельзя на разных водах вест паровоз. И вот этот молодой машинист сформировал бригаду, с ним были смазчики вагонов, и паровоз с товарными вагонами прошел от Сковородино (это возле Хабаровска) до Москвы без сучка и задоринки. Паровоз и вагоны в полной исправности и поезд пришел в Москву раньше определенного для него срока. (Аплодисменты).

Этот поезд имеет огромное хозяйственное значение как показатель того, чего можно добиться при правильном уходе за паровозом и вагонами. Этот поезд имеет еще и другое значение: он показывает, что если нам, железнодорожникам, партия, страна и товарищ Сталин прикажут ускоренным порядком доставить в случае острой необходимости то, что нужно, на Дальний Восток, мы сумеем доставить не только вовремя, но и раньше срока, чтобы помочь нашей родной Красной армии быстро нанести удар врагу, если он посмеет напасть на нашу родину. (Бурные аплодисменты).

Следует отметить также выдающихся машинистов-стахановцев, как **Омельянова** — депо Нижнеднепровск — узел Сталинской дороги, который благодаря освоению техники дал на паровозе «ФД» лучшие показатели.

Богданова — замечательного культурного молодого машиниста Октябрьской дороги.

Лазаренко — молодого комсомольца, энтузиаста, прекрасного машиниста депо Урал-Удэ, инициатора кривоносского движения на дороге им. Момотова.

Стрелкова — передового машиниста депо Москва-1 от дороги имени Дзержинского, сейчас выдвинутого начальником депо и успешно овладевающего техникой своего дела.

Бабайцева — бывшего машиниста депо Конотопка, Ленинской дороги, ныне зам. начальника этого депо, упорно овладевающего паровой техникой, автора книжки «Без аварий», в которой он передает свой опыт молодым машинистам.

Игошина — лучшего машиниста доро-

лучшего слесаря-автоматика дороги имени Кагановича, прекрасно овладевшего техникой своего дела, активного борца за перевод автотормозов на дружный режим.

Воронцова — лучшего слесаря-автоматика Томской дороги, организатора первой комсомольской стахановской группы, установившего рекорды на ремонте автотормозов.

Я мог бы назвать здесь еще очень многих замечательных людей, многих героев, но на это потребовалось бы много часов, чтобы перечитать список талантливых, прекрасных героев, виновных за год по всем отраслям железнодорожного транспорта.

Мы за этот год много поработали над тем, чтобы поднять людей, которые чувствовали себя «маленькими», но про которых товарищ Сталин сказал, что на транспорте нет людей не нужных и незначительных. Мы старались, чтобы эти люди поднялись, развернулись, почувствовали себя на стоящих бойцами.

Но тем не менее нужно сказать, что есть еще у нас люди на транспорте, которые не охвачены политической работой, одиночки, разрозненные и разбросанные по всему фронту 100 тысяч километров наших путей. Есть люди, еще политически плохо воспринимающие. Есть еще и отдельные враги. Их мало осталось, меньше, чем было, но они есть. Пределы мы вывели, часть людей, зате савшихся, освободили, но тем не менее есть еще и такие люди. Тут дело не в чистке и не в репрессиях. Нет, на 99 процентов железнодорожники — это люди верные, преданные своему делу, люди, желающие бороться, любящие свою родину. Но, товарищи, надо перевоспитать отстающих; передовые кривоносцы, стахановцы должны подтягивать отстающих, и надо следить, наблюдать, проявлять бдительность в отношении тех отдельных единиц, которые еще готовы не пользоваться никаким трудом. Такие еще имеются, и бдительность никогда терять не нужно. Враг оставляет кусочек своего жала, хотя и подбито, и в удобный момент он готов тебя ужалить.

Сталинская линия заботы о людях, сказавшая и в работе по подьему материального благосостояния железнодорожников.

Зарплата в 1936 году по сравнению с 1934 годом у нас поднялась на 50 процентов в среднем, а по сравнению



На снимке: выступление Л. М. Кагановича на торжественном заседании в Москве в годовщину пуска метрополитена 15 мая 1936 года.

(Союзфот)

талиянским и руководимыми партией и правительством 30 июля прошлого года в Кремле, своей победой за выполнение указаний вождя своей работой заслужили это решение правительства о ежегодном празднике дня железнодорожного транспорта Советского Союза. Вот почему сегодня все трудящиеся нашей страны души поздравляют железнодорожников.

Здесь секретарь московского комитета партии **Хрущев** в своем выступлении словом говорил о значении экспорта. Он отражал в своем слове внимание всех большевиков Москвы и Бюро Москвы и, надеюсь, в первую очередь железнодорожников Москвы. (Аплодисменты). Это здесь же было продемонстрировано в замечательных выступлениях представителей московских рабочих и Красной армии.

Победа на железнодорожном транспорте была каждому трудящемуся нашей страны уже по одному тому, что недостаток, от ошибок, от плохой работы железнодорожного транспорта градили все трудящиеся: не подвозили во-время хлеба, овощей, фруктов, а подвозили во-время хлопчатобельных фабрик и так далее и тому подобное.

Чтобы правильно оценить значение железнодорожников, необходимо понять великое значение речи товарища Сталина, произнесенной на приеме железнодорожников в прошлом году.

Товарищи, не случайно в качестве даты ежегодного празднования дня железнодорожников выбрано 30 июля. Не случайно потому, что прием железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 года был выражением особого внимания, заботы о транспорте со стороны ЦК нашей партии, со стороны правительства и со стороны в первую очередь того,

выше горы. Но уже на одной горой стоим твердо и крепко и с этой горы ничто и никто нас не столкнет. Мы уверены, что твердой поступью партийные и непартийные большевики возьмут не одну гору и добьются новых побед железнодорожного транспорта. (Бурные аплодисменты).

Речь товарища Сталина на приеме в Кремле оказалась для нас, железнодорожников, огромной и важнейшей программой работы и борьбы. Любимый победоносный вождь нашей родины товарища Сталина это значит уметь каждое его слово воспринимать душой любящего большевика, воспринимать, как программу борьбы и работы. Железнодорожники в этом году учились именно так любить Сталина и проводить в жизнь его указания. (Бурные аплодисменты).

Товарищ Сталин в своей речи на приеме в Кремле дал нам следующие основные указания:

о решающем значении железнодорожного транспорта для существования и развития такого огромного по размерам своей территории государства, как наше советское государство, об обеспечении железными дорогами нормальной связи отраслей промышленности и сельского хозяйства и необходимости для этого в ближайшее время грузить 80 тысяч вагонов ежедневно;

на транспорте все работники великие, все значительные, нет на транспорте людей ненужных и незначительных; транспорт должен быть четко работающим, исправно действующим и точным, как хороший часовой механизм, конвейер;

смелой и решительной самокритикой вскрывать недостатки транспорта.

Остановлюсь подробнее на каждом указании и на том, как мы в истекшем году боролись за их превращение в жизнь.

Выполнение заданий государства

Товарищ Сталин говорил: «Существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, в том числе и Англию с ее колониями (не считая доминионов), немислимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое. Развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и демпфирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающие нам сырье и продовольствие. Англия, как государство, была бы немислива без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее много численные территории. Точно так же СССР, как государство, был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области

и районы. В этом, — говорит товарищ Сталин, — великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».

Такую глубокую развернутую постановку вопроса о великом значении железнодорожного транспорта для Советского Союза мы услышали впервые; слова товарища Сталина воодушевили армию железнодорожников, мобилизовали их на борьбу за подъем транспорта. Железнодорожники старались выполнять с честью это первое указание товарища Сталина об обеспечении связи областей нашей страны и центров промышленности с центрами сельского хозяйства. Достаточно привести несколько цифр, чтобы убедиться в этом.

За первое полугодие 1936 года железные дороги перевезли больше первого полугодия 1935 года каменного угля на 28,8 процента, кокса — на 20,7 процента, руды — на 18,8 процента, флюсов — на 19,2 процента, металлов — на 21,8 процента, лесных гру-

работали плохо, а сейчас значительно улучшили перевозки. Это в особенности касается восточных дорог, в первую очередь Томской, которая плохо вывозила уголь из Кузбасса, Омской, которая плохо вывозила уголь из Караганды. В течение последнего полугодия упорным трудом работников этих дорог, улучшением руководства ими со стороны аппарата НКПС, посылкой новых работников туда, замеккой части неграмотных людей, выдвижением новых работников — кривоносовцев, стахановцев, — эти и остальные восточные дороги резко улучшили свою работу. Восточные дороги грузят сейчас почти в два раза больше, чем полгода тому назад.

Однако, товарищам восточных дорог, в частности Томской и Омской, еще надо напряженнее работать, что бы ликвидировать узкие места.

В своей речи на приеме в Кремле товарищ Сталин не только указал общее направление: железные дороги должны связывать промышленность с сельским хозяйством, но и дал конкретное задание — добыть 80 тысяч вагонов ежесуточной погрузки. Это задание было вполне реальное. Тогда уже ощущалось, что мы сможем выполнить его, и вот, товарищи, как мы, железнодорожники, это задание выполняли.

В четвертом квартале 1935 года транспорт грузил уже 75 тысяч вагонов в сутки, в первом квартале 1936 года зимой грузили 80 тысяч вагонов в сутки. Во втором квартале грузили 90 тысяч вагонов в сутки. (Аплодисменты). Подводя итоги года с 1 августа прошлого года, то есть со дня приема в Кремле 1 августа 1936 года, ежесуточная погрузка (за год) составила 81 тысячу 214 вагонов. Иначе говоря, мы за год в среднем на круг выполняли полностью задание вождя партии и страны товарища Сталина. (Аплодисменты, крики «ура». Все встает).

Третий квартал начался неважно. Погрузка за 29 дней июля составила 89,5 тысячи вагонов в сутки при плане 90 тысяч вагонов. Это не приятно и плохо. Необходимо обеспечить ровную погрузку, выполнения плана точно и бесперебойно. Мы уверены, что это явление кратковременное, и со сбором урожая хлеба, свеклы, хлопка, овощей, фруктов мы сможем в августе быстро поднять погрузку и не только обеспечить выполнение плана, но и пойти дальше 90 тысяч вагонов в сутки. (Аплодисменты).

Захожем дальнейшего быстрого роста погрузки является хотя бы погрузка сегодняшнего дня. Сегодня, во Всесоюзный день железнодорожного транспорта, погрузка превысила первомайскую погрузку 1936 года (которая, как вам известно, составила 111 тысяч вагонов).

30 июля по с а т и ж е

На снимке: выступление Л. М. Кагановича на торжественном заседании в Москве в годовщину пуска метрополитена 15 мая 1936 года. (Сюзефто)

и во-время перевезти. А то за ряд лет невыполнения плана железные дороги немного отучили людей от этого. И теперь, когда кто переезжает, то часто решает лучше продать шкаф или другую мебель, — все равно, дескать, не перевезут (смеются), а бывало и так, что погрузят, но не всегда получишь во-время, а то и вовсе не получишь, — пропало по дороге. Теперь необходимо решительно с этим покончить, железные дороги будут принимать охотно все эти грузы к перевозке.

Мы говорим москвичам, ленинградцам, донбассовцам: пожалуйста, возите фрукты, замечательные дыни из Бухары, арбузы с Кавказа, яблоки, киш-

Рост и укрепление всей армии железнодорожников

Товарищ Сталин в своей речи на приеме железнодорожников в Кремле говорил о великой мести для каждого работать на транспорте, о работниках, которые почили значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей родины. Он говорил, что нет на транспорте людей ненужных и незначительных, все великие, все значительные от стрелочника до начальника, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика. «Будь вы это поймете, товарищи железнодорожники, — говорит товарищ Сталин, — тогда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта — это и будет настоящим, коммунистическим дисциплина».

За истекший год мы старались честно, коммунистически претворять в жизнь эти слова товарища Сталина. У железнодорожников развилось чувство чести, чувство ответственности за свою работу, за работу всего железнодорожного транспорта в целом.

Вот мы, сегодня собрались здесь, и все железнодорожники, собравшиеся о семьями и детьми по всей стране, разве вы сейчас чувствуете себя так, как чувствовали себя два года тому назад? Нет, товарищи, вы чувствуете себя сегодня гордо. Каждый из вас может сказать: сейчас я не просто железнодорожник, я партийный и беспартийный коммунист-стахановец, который боролся и победил. (Бурные аплодисменты).

За этот год на транспорте поднялась новая масса героев — да, героев. Я бы мог вам перечислить здесь десятки тысяч фамилий не только награжденных орденами. Сейчас имеются 1100 человек, награжденных за работу на железнодорожном транспорте высшей наградой страны — орденом Советского Союза. Имеются тысячи людей, награжденных значками

«Почетному железнодорожнику» и десятки тысяч награжденных значками «Ударнику сталинского призыва».

Первый ответ на речь тов. Сталина делом, ударной, отличной работой дал молодой машинист Донецкой дороги **Кривонос**, который на своем паровозе прорвал фронт предельности, старых негодных методов машинной езды, недовольствами всей технической мощи паровоза. Кривонос — молодой машинист 26 лет, воспитанник комсомола, но сейчас у него учатся без опыта старые люди, потому что он первый, он передовой человек и показав образцы овладения техникой, он первый достиг технической скорости на товарном паровозе «ЭЧ» 51 километра в час, а на «ФД» — 60 километров в час, делая на нем со своими сменщиками в сутки 630 километров.

Если Кривонос показал образцы скорости, форсировки езды, образцы организации работы паровоза и его места в депо, то **Огнез**, выступавший здесь, показал образцы месячного пробега, он обещает 25 тысяч километров пробега паровоза в месяц. (Аплодисменты).

Сейчас Кривонос организовал в своем депо 3 колонны паровозов и они тоже дают большой месячный пробег паровозов.

И вот, товарищи, таких Кривоносов и Огнезов рождается у нас много, этих молодых и старых машинистов, улучшающих фронт и дающих образцы работы. **Яблонский** — старый машинист, человек шестидесятилетнего возраста, ведет пассажирские поезда на редкость образцово. Если Огнез и Кривонос являются образцами организации новой техники, новых паровозов, то **Яблонский** является образцом ведения пассажирских поездов. **Манаров** — это замечательный машинист Амурской, бывшей Уссу-

рийской железной дороги, образцово поставивший работу станции. Ныне он начальник Днепропетровского отделения движения;

Занорко — бывшего диспетчера Сталинской дороги, ныне начальника станции Днепропетровск, инициатора стахановского движения среди диспетчеров, добившегося точного выполнения графика на своем участке;

Верона — главного кондуктора Краснопольского отделения Донецкой дороги, организатора борьбы кондукторов за увеличение коммерческой скорости, за сокращение простоя поездов на станциях;

Неудачин — стрелочника станции Омск, зачинщика кривоносовского движения среди стрелочников, показывающего пример содержания стрелок в чистоте и порядке, образец безаварийной работы;

Аладина — билетного кассира станции Дебальцево, Донецкой дороги, поднявшего волну кривоносовского движения среди станционных работников и проводников за культурное обслуживание пассажиров.

Из лучших путейцев-стахановцев следует отметить **Диденко** и **Левченко** — начальников Изюмской и Попельнянской дистанций пути Донецкой дороги, инициаторов производства путевых работ сменой рельсов и других без перерыва движения поездов по графику;

Колосницкая — бывшего путевого обходчика, ныне ревизора службы пути Томской дороги — образец бдительности для всех путевиков сети, добился отличного безаварийного состояния пути на своем участке;

Спирidonов с Октябрьской дороги, показавший образцы кривоносовской работы.

Среди передовых стахановцев-вагонников следует отметить **Шакурского** —

автора книжки «Без аварий», в которой он передает свой опыт молодым машинистам;

Игошина — лучшего машиниста дороги имени Кагановича;

Ванова — из депо Подмосковная, лучшего машиниста Калининской дороги. Трудно здесь перечислить всех передовых заслуженных машинистов, их у нас очень много. Из передовых стахановцев-движенцев следует указать на **Кожухари**, составителя станции Ясиноватая, Сталинской дороги, сократившего время формирования одного поезда до 12 минут;

Краснова — составителя станции Дебальцево, Донецкой дороги, инициатора кривоносовского движения среди составителей;

Древал — старшего дежурного по путям станции Красный Лиман, Донецкой дороги, который путем радио наладил работу переключателя в сортировочном парке на работу с двумя паровозами вместо четырех;

Галагана — бывшего начальника станции Нижнеднепровск-узел, Сталинской дороги, образцово поставившего работу станции. Ныне он начальник Днепропетровского отделения движения;

Занорко — бывшего диспетчера Сталинской дороги, ныне начальника станции Днепропетровск, инициатора стахановского движения среди диспетчеров, добившегося точного выполнения графика на своем участке;

Верона — главного кондуктора Краснопольского отделения Донецкой дороги, организатора борьбы кондукторов за увеличение коммерческой скорости, за сокращение простоя поездов на станциях;

Неудачин — стрелочника станции Омск, зачинщика кривоносовского движения среди стрелочников, показывающего пример содержания стрелок в чистоте и порядке, образец безаварийной работы;

Аладина — билетного кассира станции Дебальцево, Донецкой дороги, поднявшего волну кривоносовского движения среди станционных работников и проводников за культурное обслуживание пассажиров.

Из лучших путейцев-стахановцев следует отметить **Диденко** и **Левченко** — начальников Изюмской и Попельнянской дистанций пути Донецкой дороги, инициаторов производства путевых работ сменой рельсов и других без перерыва движения поездов по графику;

Колосницкая — бывшего путевого обходчика, ныне ревизора службы пути Томской дороги — образец бдительности для всех путевиков сети, добился отличного безаварийного состояния пути на своем участке;

Спирidonов с Октябрьской дороги, показавший образцы кривоносовской работы.

Среди передовых стахановцев-вагонников следует отметить **Шакурского** —

материального благосостояния железнодорожников.

Зарплата в 1936 году по сравнению с 1934 годом у нас поднялась на 50 процентов в среднем, а по сравнению с 35 годом поднялась на 20-25 процентов.

Особенно было повышена заработная плата низко оплачиваемым группам железнодорожников. Так, переездные сторожа в 1935 году получили повышение заработной платы на 30—60 рублей в месяц, а в 1936 году часть из них получала еще повышение заработной платы на 20 процентов.

Зарботок путейских рабочих повысился в 1936 году по сравнению с 1934 годом на 40 процентов.

Зарботная плата проводникам пассажирских вагонов в настоящее время увеличена по сравнению с 1934 годом почти вдвое. Огнез, выступавший здесь, показал образцы месячного пробега паровоза. Огнез дает 15 тысяч километров пробега, он обещает 25 тысяч километров пробега паровоза в месяц. Почти вдвое!

Что касается машинистов, то с 362 рублей в 1934 году в среднем имеют сейчас средний заработок машинистов 660 рублей, это средняя по всей сети, а есть машинисты, которые зарабатывают 800—1000—1500 и даже до 2000 рублей доходит.

За 1935 год было построено 800 тысяч квадратных метров жилищной площади, а в 1936 году мы должны сдать 1 миллион квадратных метров жилищной площади для железнодорожников.

В целом на лечебную помощь, на санатории, на больницы, на клиники, на культурно-политическое обслуживание, на школы и подготовку кадров в 1936 году тратится 1 миллиард рублей, не считая 700 миллионов рублей, ассигнуемых на новое жилищное, школьное и бытовое строительство, а отчислений НКПС, идущих по линии профсоюзов на социальное страхование.

С каждым месяцем все шире развертывается замечательное движение среди рабочих, инженеров, техников, хозяйственников. Женщины инженерно-технических работников и стахановцев-кравцов много делают и еще больше могут сделать для улучшения культурного и материального уровня жизни железнодорожников, чтобы внести порядок, чистоту, обеспечить любовное и заботливое обслуживание железнодорожников и их детей в общежитиях, домах, больницах, столовых, магазинах, детских яслях, садах, школах. В особенности надо уделить внимание школам, которые сейчас перешли в ведение НКПС.

Таким образом, вы видите, что наказ товарища Сталина о заботе о людях проводится не только в воспитательной работе, но и в улучшении материального благосостояния рабочих масс.

(ОКОНЧАНИЕ СМ. НА 3-й СТР.)

Окончание речи Л. М. Кагановича

Смелой и решительной самокритикой вскрывать недостатки

Товарищ Сталин в своей речи на приеме железнодорожников в Кремле подчеркнул, что мы должны вскрывать недостатки работы железнодорожного транспорта при помощи смелой, решительной самокритики. «Без критики двигаться вперед нельзя... Критиковать открыто, честно до конца, как полагается революционеру, вскрывать изъяны нашей работы, не бояться критики, а пойти ей навстречу, не замазывать недостатки, прислушиваться к голосу всех работников, не только учить работников, но и учиться у них».

При всех победах и успехах, которые имеются на сегодня у железнодорожников, мы должны смелой и решительной самокритикой, как говорил товарищ Сталин, вскрыть свои недостатки, ибо день железнодорожника есть не только день праздника и радости. Это день мобилизации своих сил для того, чтобы в будущем году не плакать. Нужно не только радоваться сегодня, но и обеспечить радость на завтра. Тот, кто радуется се-

годня, не думая о завтрашнем дне, не думая о будущем годе, тот поступает легкомысленно. Мы должны сейчас во всех областях организовать образцово работу железнодорожного транспорта.

Нужно быть передовыми, не зазнаваясь, чувствовать свое достоинство, не самоунижаться, но вместе с тем идти по земле, а не витать в небесах. Нужно помнить, что ты можешь и поскользнуться, быть всегда бдительным, мобилизованным, наладить работу транспорта, как хороший часовой механизм, и тогда работа транспорта будет действительно самой приятной работой.

Вот почему, товарищи, мы должны повышать свою культуру, свою технику, поднимать кадры, поднимать новых людей, двигать их вперед для того, чтобы выполнить полностью все четыре основных указания, которые дал вождь нашей партии товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле.

Обеспечить безаварийную работу, ликвидировать крушения

Товарищ Сталин говорил, что железнодорожный транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика, что транспорт должен быть четким рабочим, исправно действующим, как хороший часовой механизм, конвейер.

Более четкой, слаженной работы железнодорожного транспорта за год мы добились благодаря укреплению сознательной трудовой дисциплины железнодорожников. Организационными мерами по обеспечению работы железных дорог, выданным четкого и слаженного конвейера, является борьба за выполнение графика движения поездов и новых правил технической эксплуатации железных дорог. За год в корне изменилось к лучшему отношение к графику движения поездов, да и качество графика стало гораздо выше. Все больше внедряется в понимание и практику отношение к графику, как к железному закону железнодорожного транспорта. Уменьшились нарушения графиков, опоздания поездов, но все же на многих дорогах до сих пор больше половины поездов ходят с опозданиями,

показал, что 70 процентов всех крушений произошло из-за нарушения следующих 9 параграфов правил технической эксплуатации: параграф 312 об обязанностях составителей, который должен так организовать маневровую работу при формировании поездов, чтобы была обеспечена безаварийность, сохранность локомотива и вагонов; параграф 388 об обязанностях дежурного по станции, обеспечить свободность пути для приема поезда и правильность установок стрелок; параграф 382 о том, что прием поезда на станции должен производиться на свободные от подвижного состава пути; параграф 327 о содержании пути на перегонах и станциях в должном порядке, с исправными шпалами, рельсами, скреплениями и баластом, согласно утвержденным чертежам, стандартам и нормам; параграф 438 о проверке машинистами перед отправлением поезда исправности локомотивов, исправности тормозов, правильности сцепки с первым вагоном поезда; параграф 431 об обязанностях машиниста обеспечить безопасное следование поездов по перегону, систематически проверять пути следования тормоза, дав-

ная шпалочка—это шпалочка красной железнодорожной дорожки. (Аплодисменты).

При правильной организации дела можно полностью сейчас ликвидировать очереди при получении билетов, а на деле из-за растерянности и нерасторопности наших работников на многих вокзалах очереди еще существуют. НКПС разрешил недавно получать билеты через посыльщиц. Кто хочет—пусть сам покупает билет, а кто проскакивает—пусть через посыльщиц или заранее закажет билет. Нужно срочно добиться, чтобы не только в ряде пунктов, но и по всем линиям ликвидировать очереди за билетами.

Есть пробития среди железнодорожников, которые готовы сказать пассажиру: «И чего ты пристаешь к нам, хоть бы ты перестал ездить, дал передохнуть». Они считают, что не они поставлены для пассажиров, а пассажиры для них. Есть еще такие люди, но надеюсь, что с помощью передовых людей стахановцев-критиковосовцев, с помощью пассажиров мы этих людей перевоспитаем и эти люди в большинстве своем станут в полном смысле слова настоящими советскими, большевистскими железнодорожниками. (Аплодисменты).

В пассажирском движении у нас еще много безобразий. Главное в них—это опоздания поездов. Дело выдают паровозы под поездом, часто не просмотрев их внимательно. Паровоз вышел, вдруг у него элементы провалились, вдруг у него элентризмоз та или иная часть, поезд стоит, пассажиры сидят в поезде. А если поезд останавливается и приходит на пять часов позже, чем полагается по расписанию, это безобразие, которое мы будем вынуждены выводить по-большевистски.

Часто в поездах нехватает воды, иногда вагоны портятся в пути, приходится пересаживать пассажиров на ходу из одного вагона в другой, это никуда не годится. Надо поставить ремонт вагонов, поставить осмотр пассажирских вагонов образцово, постоянно. Надо поставить обслуживание вагонов и, наконец, сейчас мы ставим перед собой ту задачу, чтобы во всех пассажирских вагонах был электрический свет, а там, где нет электрического освещения и его не удалось оборудовать до 1937 года, там необходимо обеспечить аккумуляторное снабжение вагонов свечами. При поезде я лично наблюдал, что свет в вагонах мерцает еле-еле, зашел и спросил—в чем дело, отвечают, что аккумулятор неисправен. Какое дело пассажиру по тому, что

ую технику. В 1936 году капиталовложения в железнодорожный транспорт составили 5 с половиной миллиардов рублей.

Тяжелая промышленность нам значительно помогла и, надеюсь, еще больше поможет.

Железные дороги в этом году получили 80 тысяч новых вагонов, 1400 новых паровозов, в том числе паровозы с конденсаторами, которые могут бежать тысячу километров без остановки, без набора воды.

К сожалению, в первом полугодии 1936 года строители работали неудовлетворительно. За полугодие годового план выполнен всего лишь на 25 процентов. Особенно отстают Дальневосточный, Восточный и Казахстанский строительные монтажные тресты, выполнившие до сих пор меньше 20 процентов годового плана. Плохо используются механизмы, в особенности экскаваторы. Еще плохо исполняются рабочие, производительность труда ниже плановой, установленные нормы выработки во многих местах не выполняются из-за плохой организации труда. Некоторые строительные тресты испытывают тяжелое финансовое положение из-за неуме-

Учиться работать у великого машиниста локомотива революции товарища Сталина

В своей речи на приеме железнодорожников в Кремле я говорил, чтобы машинисты и все железнодорожники работали так же хорошо, как работает первый машинист локомотива революции наш великий Сталин.

Не случайно Всесоюзный день железнодорожного транспорта назван годовым массовым железнодорожников на митинговых собраниях вчера и сегодня сталинским днем железнодорожников, потому что Сталин является тем великим организатором побед, который вдохновляет и поднимает на великие дела людей, которые, казалось бы, сами не чувствуют себя способными творить великие дела.

Ведь все стахановское движение, расцвет которого мы видим в этом году, оно является результатом того, что Сталин своей правильной политикой создал индустрию, новую технику, претворил в жизнь колоссальную программу.

Я в своей речи на приеме в Кремле говорил, как товарищ Сталин—машинист великого локомотива революции—работает по графику Маркса—Энгельса—Ленина, как он не допус-

кого ведения хозяйства (Юго-восточный), превышения сметной стоимости выполненных работ (Восточно-Казахстанский трансгражданстрой), расходования средств не по назначению (Рубцовка-Ридер). Во втором полугодии железнодорожные строители должны подтянуться и ликвидировать образовавшийся прорыв.

Но должны мы забывать и про зиму. Зиме 1935-1936 года мы работали прилично. Но, товарищи, если мы будем себя убаюкивать, если мы не будем готовиться к зиме, то у нас следующая зима может выйти плохой. Вот почему сейчас уже надо готовить снегоочистители, которые будут чистить снег на станциях и на путях. Надо готовить к зиме паровозное и вагонное хозяйство; надо людям тепло одеть и обути; нужно каждый уголок подготовить, чтобы эту зиму мы провели с меньшим напряжением сил, чем проводили ее в прошлом году. Я уверен, что эта зима будет так же большевистской, как и зима 1935-1936 года. (Бурные аплодисменты).

так, на разных территориях, потому что его маршрут—сталинский маршрут в международной политике нашей страны. (Аплодисменты).

Ведя мирную политику и на западе и на востоке, отстаивая дело мира, мы, товарищи, знаем, что поджигатели войны могут в любой момент взорвать котел локомотива мира. И здесь товарищ Сталин дает маршрут другим действующим силам: нашей промышленности, которая производит предметы обороны нашей молодой слабой Красной армии и нашему транспорту.

Мы уверены, товарищи, что если воладобился, если локомотив мира из-за действия врагов потерпит аварию, наша страна по-сталински даст такую горячую промашку врагам, что они не найдут себе места на земле, они будут уничтожены. (Бурные овации).

И это потому, что мы уверены в своей победе во внутренней и внешней политике, потому, что мы работаем, как учит нас товарищ Сталин—твердо и неизменно следовать по намеченному пути, не уклоняясь в сторону, и, говоря по-железнодорожному, «не расцепляясь на перегонах».



На площади перед заводоуправлением и горкомом ВКП(б) в скором времени будет установлена статуя тов. Сталина. На снимке: работа по подготовке места для постаментов. (Фото тов. Стефанова, юного фотоскора из Детского дома культуры).

НАВСТРЕЧУ ГОДОВЩИНЕ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ

Первый мартеновский перевыполнил задание

Первый мартеновский цех (начальник тов. Шклар) 2 августа работал значительно лучше, чем в последние дни июля. За сутки на 6 печах выдано 12 плавки—2224,6 тонн стали, план выполнен на 107,2 процента. С'ем с квадратного метра пода печи 5,69 тонны.

Лучше всех работала первая печь (сталевары тт. Невьянцев, Любкин и Одинок). Они сумели выплавить с одной печи 399,7 тонны стали, с'ем с квадратного метра пода печи 5,96 тонны. Кроме этого плавки выдавались по графику и с соблюдением режима.

Не отстали от сталеваров первой печи сталевары пятой печи тт. Валуев, Ветров и другие, которые вылавляли 395 тонн стали, с'ем с квадратного метра пода печи 5,95 тонны. Хорошо работал сталевар Панов на

второй печи. Он выдал 375 тонн стали.

Снизилась вылавка стали во втором мартеновском цехе. За сутки пять работающих печей, в том числе 300-тонная печь, выдали только 8 плавки—1531,8 тонны стали. План выполнен на 83,9 процента. Средний с'ем с квадратного метра пода печи составляет всего лишь 4,55 тонны.

Печь № 9 после ремонта выдала одну плавку—120,7 тонны стали. На 10 и 12 печах горели амбразуры, потому что подвод водопровода забивался мусором, охлаждение было некорректное. Это легко устранить неполадки. Но смена сгоревших амбразур задерживала выпуск стали, нарушалась график выдачи плавки.

11 печь за эти сутки выдала две плавки—384 тонны стали.

На блюминге без перемен

2 августа блюминг прокатал 455 слитков—3436 тонн, простояв 3 часа 18 минут, плана не выполнил. За первые два дня августа прокатчики работали хуже, чем в июле. Это объясняется тем, что валя блюминга изнашивались, прокатка замедляется. Но кроме этого слитки, поступающие со стриппера с

тонны от ножниц, план выполнен на 91,9 процента.

Первая бригада мастера Дутова (оператор Куренин) прокатала 143 слитка—952,2 тонны от ножниц, план выполнен на 79,3 процента, блюминг не работал 53 минуты.

Третья бригада мастера Канатнико

поездов, но все же на многих дорогах до сих пор больше половины поездов ходят с опозданиями, даже пассажирские поезда опаздывают.

Мы разработали новые правила технической эксплуатации железных дорог. Эти правила выработаны в сталинском стиле, в сталинском духе. Неукосное выполнение этих правил обеспечит безаварийную, четкую, слаженную работу железных дорог, как часового механизма.

Количество крушений и аварий за последний год и особенно за последние два месяца несколько уменьшилось, но это слабое утешение. Работа железнодорожного транспорта должна быть безаварийной. А мы до сих пор не можем назвать ни одной дороги, на которой в течение месяца не было ни одного крушения. Для этого нужно в первую очередь выполнять правила технической эксплуатации. Анализ, произведенный по крушениям за прошедшие 25 дней по-

об обязанности машиниста обеспечить безопасное следование поездов по перегону, систематически проверять в пути следования тормоза, давление пара котлов, правильно пользоваться тормозами при ведении поезда по перегону; параграф 433 о порядке следования с толкачом, подачи при этом сигналов, о порядке следования толкача за поездом после окончания подталкивания; параграф 224 о проверке при осмотре вагонов состояния и износа отдельных частей и деталей, исправности тормозных, сцепных и ударных приборов; параграф 225 о том, с какими неисправностями запрещается ставить вагон в поезд.

Мы должны повысить качество работы железнодорожного транспорта. Мы должны добиться, чтобы правила технической эксплуатации — этот наш технический кодекс законов — стали действительным законом. И мы будем бороться за полное осуществление этих правил, без которых не может быть слаженной работы транспорта.

Улучшить пассажирское движение

Пассажирские перевозки значительно увеличились в этом году. Количество пассажирских поездов увеличилось по сравнению с летом 1935 года почти в полтора раза, а дальних поездов еще больше — с 77 до 118. Из Москвы с дальними поездами уезжает летом прошлого года в среднем 14 тысяч 400 пассажиров ежедневно, а в июле 1936 года уезжает уже 25 тысяч 700 пассажиров, то есть почти в два раза больше и с гораздо большими удобствами, чем раньше.

Мы истратили около 100 миллионов рублей на ремонт вокзалов в этом году. В особенности нужно было улучшить помещение, так называемого, третьего класса, где часто не было сидений, садиться было не на чем, печи не исправны, было холодно, крыши протекали и т. д. В некоторых местах ремонт вокзалов затянулся потому, что когда взялись, оказалось нужно ремонтировать не мелочь, а делать серьезный капитальный ремонт, так как за ряд лет вокзалы не ремонтировали и запустили. Мы сосредоточили большую часть денег на ремонт вокзалов крупных центров, но не забыли и маленькие вокзалы и станции. Почти каждый вокзал и станция получили от НКПС известную сумму денег на приведение помещений и платформ в порядок.

Я видел в Донбассе некоторые вокзалы хорошо отремонтированные снаружи и внутри, а также тульский (я уже не говорю про московские вокзалы). Конечно, есть еще много недостатков. Из года в год мы будем улучшать состояние вокзалов, приносить их в культурный, образцовый

вид. Как наше метро воспитывает сейчас в людях любовь к чистоте, аккуратности и культуре, так должны воспитывать и все наши вокзалы.

В этом году будем продолжать это дело и проведем.

В этом году мы отремонтировали две трети пассажирских вагонов, в особенности одну часть вагонов отремонтировали капитально. Я лично не считаю «сверхидеалом» поезда, которые мы называем «образцовыми». Они сейчас «образцовые» потому, что другие хуже их. Но вместе с тем я должен сказать, что поезда, которые идут из Москвы в Сочи, из Бисюльска в Сочи и обратно, и целый ряд поездов дальнего следования, они действительно производят хорошее впечатление. Задача состоит в том, чтобы все поезда привести в такое состояние и тогда само название «образцовый» отпадет, все поезда должны быть хороши.

Самое главное в пассажирском движении я считаю то, что мы имеем некоторый сдвиг и улучшение в отношении персонала проводников, билетных кассиров по обслуживанию пассажиров.

До последнего времени была старая психология: когда пассажир приходил на вокзал, он чувствовал себя плохо, кто-то его толкнул, кто-то из поездов высидит, билет могли забраковать, ему мешались больше, чем было на самом деле. Сейчас и в психологии пассажиров наступил определенный перелом. Он приходит в поезд, на вокзал, он не чувствует себя, как это было раньше, подавленным в другое государство «о красными шалочками», он чувствует, что крас-

ный свет в вагонах мерцает еле-еле, эшел и спросил — в чем дело, отвечают, что аккумулятор неисправен. Какое дело пассажиру до того, что вы, железнодорожники, не изволили вовремя посмотреть мотор, не просмотрели арматуру, аккумулятор, освещение в вагоне негодное.

Неправильно это. Я пассажир, я купил билет, заплатил деньги, изволь меня и доставить аккуратно и вовремя без опозданий, со светом, с водой, на моем месте, без пересадки в другой вагон.

Вот мое требование, которое я предъявляю. (Аплодисменты).

Вот почему, товарищи, мы сейчас выделяли специальную пассажирскую службу в НКПС и за дорогах, вот почему и нао сегодня не только этой службе, но и всем нам взяты за то, чтобы хорошие поезда «образцовые» насчитывались не десятками, а чтобы все поезда у нас были хорошими. Нам придется строить новые вагоны, улучшить в дальнейшем вокзалы, вводить электричество, лучше обслуживать людей, улучшить вагоны-рестораны, улучшить столовые в вокзалах, чтобы прилично кормили пассажиров, которые попадают туда, чтобы мы полностью выполнили свой долг перед партией и перед героями, победившими все трудности и строящими социализм. Надо, чтобы мы выполнили этот долг во что бы то ни стало, чтобы в 1937 году мы могли сказать, что наше пассажирское движение соответствует требованиям и запросам праздничной советской страны эпохи новой сталинской Конституции. (Бурные аплодисменты).

Следует сказать несколько самокритических слов о нашей системе подготовки кадров на железнодорожном транспорте. За последний год люди в работе, в борьбе за подъем транспорта быстро росли. Выросло много прекрасных инженеров, хозяйственных руководителей, особенно из числа недавно окончивших вузы. Молодые инженеры быстро выдвигаются на ответственные посты вплоть до начальников служб дорог, начальников дорог и центральных управлений НКПС. Но быстро растущему, реконструируемому транспорту нужно еще много людей. Поэтому дело подготовки кадров должно быть поднято на большую высоту. Наша ближайшая задача — резко перестроить работу железнодорожных институтов, техникумов и научно-исследовательских учреждений, чтобы они успешно справлялись с задачами высококвалифицированных специалистов, стоящих на уровне последних достижений мировой железнодорожной техники.

Мы само собой разумеется не будем останавливаться на организационных мероприятиях, будем реконструировать транспорт, будем вводить по-

лучше вагоны, как товарищ Сталин — машинист великого локомотива революции — работает по графику Маркса — Энгельса — Ленина, как он не допускает перекосов вправо и влево, как он изымает гильзы шпалы и рельсы, как он лечит балластную козла, которые иногда вываливаются в «организм» нашей страны. Разве не гильзы, те ломаные рельсы, те балластные корыта, разве не вываливаются шпалы, желаящими устроить крушение локомотива, подлые троцкисты-эпиховцы, подлые меньшевики, разве не они вываливаются все те, которые вывалились пошатать нам идти вперед по пути великой перестройки нашей страны?

Ленинской твердостью, мудростью, стойкостью и великим политическим умом, прозорливостью и практической работой, организацией и воспитанием людей товарищ Сталин обеспечил нам победы над всеми врагами нашей страны. (Бурные овации, крики «ура»).

Сталин — первый машинист локомотива революции — ведет наш поезд без разрывов, без толчков, он берет плавно и плавно ведет, у него нет неправильных спусков, какне бывало у наших машинистов, нет неправильного торможения, нет неправильного вождения поезда на поворотах, на кривых.

Нельзя думать, что локомотив революции идет по прямому рельсовому пути. Нет, на его пути болота, крутые повороты, кривые, подъемы, спуск, иногда кокетство и спешка, и рельсы, и шпалы хромают. Сцепка поезда нашей страны, сцепка города и деревни, сцепка большинства города и малотрудового вагона, сцепка на стальные винтовой и автосцепной, вагон на автогуж, на автоторможении и вагон на ручном торможении — все равно наш первый машинист локомотива революции ведет, вел и приведет наш поезд благополучно до полной победы социализма во всем мире. (Длинные аплодисменты).

Наш великий машинист знает лучшие правила ведения локомотива революции: марксистско-ленинскую науку, законы развития человеческого общества, чем наши железнодорожники знают свои правила технической эксплуатации.

И в области международной политики. Наш путь — мирная политика, но нельзя думать, что в проведении этой политики мы имеем ровный профиль пути, путевые знаки часто перенутываются, как и у нас на некоторых железных дорогах, разница только в том, что на дорогах путевые знаки путаем мы, а там путают их часто враги. (Смех).

Литвинов в международной политике, получая шпалы и маршрут отсталости нашей мирной политики, успешно его осуществляет там на разных дорожках жули, на разных пово-

ротит нас товарищ Сталин — твердо и неуловимо следовать по намеченному пути, не уклоняться в сторону, и говоря по-железнодорожному, «не растягиваясь» на перегоне.

Весь великий опыт социалистического строительства, опыт завоевания пролетарской власти в Октябре, отстаивания этой власти в борьбе с врагами народа, опыт проведения войны и особенно опыт двух пятилеток, опыт развития невиданной демократии, невиданного творчества миллионов народных масс, когда культурой овладевают миллионы, а не единицы, когда наука сливается с народом, с массами, когда техника двигается передовыми рабочими и колхозниками, — этот опыт нашел свое выражение в величайшем документе истории — в сталинской Конституции. (Бурные аплодисменты).

Эта Конституция есть результат борьбы миллионов трудящихся, как и все, что мы достигли в строительстве социализма, есть результат борьбы миллионов. Не кто иной, как товарищ Сталин, учит нас тому, чтобы мы, говоря о достижениях, говоря об успехах, никогда не забывали о роли масс. Нельзя, говорит товарищ Сталин, по-американски смотреть на героев толпы. Мы руководим миллионами, миллионы творят новую жизнь.

Величайшая роль и значение товарища Сталина состоит именно в том, что он, будучи великим человеком, руководя миллионами, определяет политику нашей страны, учит нас прислушиваться к голосу каждого рабочего, каждого трудящегося, каждого колхозника, каждого интеллигента. Эту свою великую любовь к народу Сталин возложил в Конституцию. Конституция говорит голосом всего народа, народа победившего во всех областях и в том числе и у нас на железнодорожном транспорте, где точно так же главную решающую роль в победе сыграли миллионы — от стрелочника, от уборщицы до командира.

Народ, который разбил помещиков, буржуазию и кулаков, создал свою интеллигенцию и свои кадры. Он сейчас торжествует победу и мобилизуется для новых побед, и мы, железнодорожники, в день празднования своего дня скажем партии, правительству и нашему уважаемому Пролетариату и родному зерну железной дороге товарищу Сталину (бурные аплодисменты), что мы одержали первую победу, но мы не удовлетворяемся ею, а по-сталински будем подтягивать отстающих на уровень передовых. Мы, как армия, вмещающая огромное значение в деле подъема всего народного хозяйства и в деле обороны страны, заявляем, что когда это потребуется, то железнодорожные семьи, их сыновья и их дочери будут в первых рядах борцов за полную победу нашей родины над любым врагом, который посмеет посяг-

тали хуже, чем в июле. Это объясняется тем, что валки блюминга изнашивались, прокатка замедлялась. Но кроме этого слитки, поступающие со stripperа с неотбитыми поддонами, тормозят работу. Вместо того, чтобы прибывший состав слитков сажать в нагревательные ячейки, прокатчикам приходится отбивать поддоны. Металл стынет. От этого портятся краны и железнодорожные пути.

Вторая бригада мастера Тарарашки (оператор Русских), простояв 40 мин., прокатала 167 слитков—1103,1

Расхлябанность

2 августа доменный цех выдал 4479 тонн чугуна, получен коэффициент использования полезного объема печи 0,86.

Все печи, за исключением третьей домны, значительно перевыполнили суточное задание. Первая домна выдала 1009,7 тонн чугуна, вторая домна—1087, третья домна—1051 и четвертая домна—1338 тонн.

В июле не было ни одного дня, чтобы цех выполнял план. После месячного перерыва это первый день, когда суточный план значительно перекрыт.

По заявлению начальника доменного цеха тов. Маркачева, условия для работы в июле были не хуже, чем те, которые были в августе. Ссылаясь на то, что им мешают выполнять план недоброкачественные материалы, не обоснована. Все дело в том, что дисциплина в доменном цехе за последнее время расшаталась. 3 августа в первую смену во время работы второй бригады (начальник смены инженер Рутковский) первая, вторая и третья домны выполнили план, причем третья печь (мастер Догадаев, старший горновой Нештуков) дала рекордную производительность—488 тонн. Но на четвер-

тую, на наши границы. (Длинные овации).

Сегодня больше чем когда-либо все мы с вами, железнодорожники, рабочие других отраслей и колхозники, еще теснее сплотимся вокруг партии большевиков этой величайшей силой, преобразующей мир, ломающей и уничтожающей все старое, все гнилое, создающей новое и творящей чудеса.

Мы сплотимся еще теснее вокруг Центрального комитета и правительства и под руководством Сталина одержим новые великие победы! Ура нашему великому и родному Сталину! (Бурные, долго не стихающие овации, крики «ура, да здравствует великий Сталин!», «да здравствует организатор наших побед товарищ Сталин!», «да здравствует твердый оплот нашей Конституции родной Сталин!», «да здравствует любимый народом товарищ Каганович!» Все встанут и поют «Интернационал»). (ТАСС).

ка—952,2 тонны от нормы, план был выполнен на 79,3 процента, блюминг не работал 53 минуты.

Третья бригада мастера Канатникова (оператор Ткаченко) прокатала 140 слитков—890 тонн, простояла 2 часа 25 минут. В начале смены блюминг простоял 1 час, потому что первая бригада мастера Дутова подготовила смену плохо, в колодах горячего металла не было. Остальной простой был также из-за медленного нагрева и нехватки металла.

той печи (мастер Трубка) сгорели фурма и сопло. Печь выдала только одну плавку. Прогар фурмы и сопла произошел потому, что во время ремонта не было поставлено сопло. Об этом знали мастер Трубка и водопроводчик, они должны были внимательно следить за фурмой. Этого сделано не было. В результате аварии, остановка печи. За смену вместо возможных 1500 тонн чугуна выдано только 1300 тонн.

ЗАВОД ЗА 3 АВГУСТА

	План гумма	Выпол- нено	Проц. вып. плана
КОКС (печка) Барабани. проба 295 килограммов	383	378	97,5
ЧУГУН: всего	4430	4334	97,8
в том числе:			
Домна № 1 . . .	935	927	96,1
Домна № 2 . . .	905	986	102,2
Домна № 3 . . .	1250	1338	107
Домна № 4 . . .	1250	1083	86,6

СТАЛЬ всего*)	3900	4044	103,7
в том числе:			
1-й мартен. цех (нач. Шляхер)	2080	2128	112,3
2-й мартен. цех (нач. Рабинович)	1820	1916	105,3
Блюминг	4430	3148	71,1
Рельсобалка (рельсы)	1620	1345	83
Листостан	570	539	94,6
Стан „500“	775	на ремонте	

*) Всего выдана 21 плавка.

УГОЛЬ

(Добыча за 2 августа)
КУЙБЫШЕВО

По руднику	3115	103,5
Осиновка		
По руднику	3348	103,7

Англо-советское кредитное соглашение

Оценка иностранной печати

НЬЮ-ЙОРК, 1 августа. Газета «Вашингтон пост» указывает, что предложение английского кредита Советскому Союзу имеет важное экономическое и политическое значение. Англия, пишет газета, «вынужденно отказалась от прежнего мнения, что Советский Союз является главным врагом британской империи и «в настоящий момент проявляет определенную склонность сотрудничать с Советским Союзом». Изменение английской политики, продолжает газета, «нашло свое выражение в дружественном отношении Англии к Франко-советскому договору и в позиции, занятой Англией в Монтре, где Англия согласилась с советской точкой зрения в вопросе о проходе советских военных кораблей из Черного моря в Средиземное. Кредитное соглашение — новое свидетельство дружественных отношений между Лондоном и Москвой. От Берлина не ускользнет значение этого соглашения. (ТАСС).

ЛОНДОН, 1 августа. По сообщению агентства «Рейтер», в парламентских кругах проявляют большой интерес к англо-советскому кредитному соглашению. В парламентских кругах подчеркивают, что не было ни одного случая невыполнения Советским Союзом платежных обязательств в соответствии с гарантиями экспортных кредитов. Представители правительства подчеркнули этот факт.

Прения о внешней политике в палате общин

ЛОНДОН, 1 августа. По сообщению агентства «Рейтер», в палате общин была принята резолюция о роспуске палаты на каникулы до 29 октября. Резолюция предусматривает возможность в случае необходимости созыва палаты до этого срока. После этого в палате состоялись прения о внешней политике.

Лейборист Ноэль Байер призывал правительство учесть подлинный характер событий в Испании и оказать испанскому правительству всестороннее содействие, дозволенное международным правом, и использовать все свое влияние для того, чтобы воспрепятствовать вмешательству других держав и помощи с их стороны мятежникам. События в Дании, Ноэль Байер призывал Англию мобилизовать общественное мнение всего мира и показать датским фашистам, что мир желает сохранения режима Лиги наций в Дании.

Далее Ноэль Байер подчеркнул,

когда англо-советское соглашение будет обсуждаться в парламенте. Представители всех партий выражают удовлетворение по поводу этого шага правительства и благоприятного влияния на безработицу, в особенности в пораженных кризисом районах Севера Англии.

В парламентских кругах отмечают, что соглашению будет иметь благоприятное влияние на политические взаимоотношения обеих стран. (ТАСС).

РИМ, 1 августа. Итальянская печать подчеркивает большое значение англо-советского кредитного соглашения. Газета «Мессаджери» пишет, что предоставление кредитов Советскому Союзу имеет значение не только как крупнейшая коммерческая сделка, но является «демонстрацией растущего доверия Англии к советскому правительству». (ТАСС).

БЕРЛИН, 1 августа. Вся германская печать сообщает из Лондона об успешном завершении советско-английских переговоров о кредитном соглашении. «Берлинер тагеblatt» подчеркивает «важное политическое значение» англо-советского соглашения. Газета особенно подчеркивает, что успех англо-советских переговоров «расчищает дорогу для более тесного сотрудничества между Англией и Советским Союзом». (ТАСС).

дех Кренборн заявил, что Англия не имеет намерения признать аннексию Абиссинии. Что касается реформы Лиги наций, продолжал он, то наиболее важной задачей является устранение причин войны.

Конференция в Монтре, по его словам, послужила примером, получившим всеобщее одобрение. Воспущенный австро-германского соглашения, Кренборн подчеркнул затем успешный характер переговоров между тремя локаторскими державами в Лондоне. Положение в Дании, продолжал он, потребному вызывает тревогу, равно как положение в Испании. Кренборн указал, что от испанского правительства не было получено просьбы о разрешении закупить оружие в Англии. В случае, если такая просьба будет получена, с ней будет поступлено в обычном порядке. Английское правительство хочет действовать в строгом соответствии с существующими законами. В заключение

О РАСПРЕДЕЛЕНИИ ВРАЧЕЙ ВЫПУСКА 1936 ГОДА

Совнарком РСФСР утвердил представленный Наркомздравом РСФСР план распределения 4734 врачей, оказывающих медицинские институты. Для работы в Западно-Сибирском крае должны прибыть 185 врачей, из них в сельские местности — 110 и в города — 175 врачей.

По этому постановлению направление каждого врача на работу производится непосредственно приказом наркома. СНК АССР, краевые и областные исполкомы обязаны обеспечить вновь прибывающих врачей квартирами, коммунальными услугами и средствами передвижения при служебных поездках, снабдить лечебно-санитарные учреждения, в которых будут работать молодые врачи, необходимыми медицинскими руководствами и периодической литературой.

Постановлением СНК РСФСР воспрещается всем наркоматам, всем краевым, областным и районным исполкомам, учреждениям и директорам предприятий принимать на работу молодых врачей без путевок Наркомздрав РСФСР и использовать врачей не по назначению.

Руководителей учреждений, нарушающих установленный постановлением ЦИК и СНК СССР от 15 сентября 1933 года порядок приема на работу молодых врачей, а также и самих молодых врачей, уклоняющихся от получения путевок по окончанию медицинского института и не прибывших к месту назначения, прокуратура РСФСР предложено привлечь к ответственности. (ТАСС).

В ПРОКУРАТУРЕ СОЮЗА ССР

За последние дни в ряде городов Советского Союза за спекуляцию товарами (одеждой, мануфактурой, обувью) осуждены следующие лица: В городе Минске за спекуляцию мануфактурой осужден в 10 годах лишения свободы крупный спекулянт-рецидивист Миньков и в 5 годах лишения свободы Романихин.

В городе Речице БССР в 5 годах лишения свободы осужден спекулянт мануфактурой Курдюмов.

В городе Гомеле БССР в 5 годах лишения свободы осуждены Евсеев, Жихарева, спекулировавшие готовым платьем.

В городе Ленинграде за спекуляцию обувью и одеждой осуждены Чалковский в 7 годах лишения свободы, Петанский, Голубев и Курочкин — в 5 годах лишения свободы каждый.



В Москве в помещении Театра рабочей молодежи («ТРАМ») открылась 2-я всесоюзная выставка магазинов Наркомвнуторга.

На снимке: бельевой отдел Харьковского универмага Наркомвнуторга.

КАК БЫЛО СОРВАНО ОБСУЖДЕНИЕ КОНСТИТУЦИИ

По решению парткома кузнецкой совпартишколы, 25 июля проводилось собрание студентов по обсуждению проекта советской Конституции. Секретарь партийного комитета тов. Колматоров заранее поручил десяти коммунистам подготовиться по отдельным разделам и выступить с подробным докладом на собрании. Начиная это нехитрое и заслуживает всестороннего одобрения.

Можно было ожидать, что слушатели совпартишколы серьезно подойдут к обсуждению Конституции, глубоко и подробно разберут каждый ее пункт. Всем докладчикам представлялась возможность всесторонне подготовиться к докладу, привлечь необходимые материалы, познакомиться с конституцией буржуазных стран. Этого хотели студенты, этого ожидали от собрания. Но глубоко было их разочарование. Уже первый докладчик повернул слушателей в неопределенное уныние — он от строчки до строчки нудно читал свой раздел, не утруждая себя подробными разъяснениями.

Когда студенты попытались было задавать вопросы, их одернул секретарь парткома:

Из других газет

Подарок героям

«Легкая индустрия» передает о том, что фарфоро-стеклянное управление Наркомместпрома РСФСР решило отметить героический перелет славных летчиков Чкалова, Байдукова и Белякова на изданных из фарфора и фаянса. Эпизоды замечательного полета лучшими художниками будут перенесены на сервизы, тарелки, кружки, чашки и т. д.

Кроме вещей массового производства будут созданы единственные в своем роде вещи из фарфора в подарок новым героям Советского Союза.

Эксперименты новой конструкции

«Северный рабочий» пишет, что костромской завод «Рабочий металлист» освоил выпуск экскаваторов с паровым котлом новой конструкции. Разница между экскаваторами старого и нового типа заключается в том, что этот экскаватор снабжен сменным рабочим оборудованием: механической лопатой, драглаймом (ковш для копания грунта), граблером (раскрывающий ковш) и подъемным краном. Паровой котел оборудован нефтяной топкой с расчетом, что экскаватор в любое время может быть переведен на твердое топливо (уголь, дрова), не меняя котла.

БЕСПРИЗОРНАЯ СМЕНА

Тов. Легков — малевый диспетчер станции Кузнецк-сортировочная — достал записную книжку и стал в ней против каждой фамилии делать отметки.

— Паршук? Есть?

Ответа не последовало. Он поставил минус.

— Старченко?

У него живот болит, — что-то пошутил из присутствовавших.

— А Камбалин тоже нет? — спросил Легков.

— Этот считает себя грамотным, — сказал один из стрелочников.

31 июля вся третья смена должна была явиться на занятия по изучению правил технической эксплуатации, но из 19 человек пришли только 13. Изучали сигналы. Многие отнеслись к этому невнимательно: «Сигналы-де для нас пустяки. Мы их и так давно знаем».

Старшие стрелочники Старченко, Лобов, Камбалин, составители Паршук, Никитин на занятия не явились.

Когда руководитель спросил старшего Масловского о том, при каких условиях применяется красный сигнал, тот не ответил.

— Книжку читаешь? — спросил Легков.

— Нет.

— Почему?

Молчание. А стрелочница поезда № 6 Минакова до сих пор не знает, для чего существуют желтого цвета сигналы и где они применяются. В третьей смене не только Минакова плохо знает сигнализацию. На репроектирование плохих сигналов стрелочник поезда № 5 Мотальский, сценщик Пирогов и другие.

Причины плохой учебы в том, что занятия обезличены. Сегодня одна коммандируется, а завтра другой. За посещаемость и за проработку материалов никто конкретно не отвечает.

Старшие стрелочники с младшими также не занимаются, хотя они имеют книжки и обязаны помогать отстающим. Некоторые стрелочники до сих пор не обеспечены книжками новых правил технической эксплуатации, что также тормозит учебу. Отстающие ни к кому не прикреплены. И это несколько не возмущает начальная станция Вайнштадта. Не реагируют на это партийная и профсоюзная организации.

ХРОНИКА

Союз работников парикмахерских организует для детей своих рабочих день отдыха на водной станции 6 августа.

Будут отдыхать 40 ребят. На поужину угощений союз выделил 150 рублей.

Пики для шуровки домен

При выпуске чугуна из доменной печи для шуровки летки обычно прижимаются кинки из круглого железа диаметром 28-30 миллиметров, длиной 4,5 метра. Эти кинки используются не больше, чем на 50 процентов, так как кинка быстро оборачивается в расплавленную массу чугуна. Остаются концы длиной в 2,5 метра, которые выбрасываются в лом.

Тов. Плоткин (завод им. Петровского) предложил применить новое устройство, при помощи которого можно использовать и самые коротенькие пики. Реализация этого предложения дала возможность сократить расход пики более чем на 20 процентов.

Устройство это состоит из патрона. С одной стороны его закреплена на резьбе газовая труба, имеющая на конце ручку. С другой стороны патрона имеются 2 гнезда для пики и для клина. После того, как пика вставляется в патрон, конец пики прочно закрепляется клином, и пика готова для шуровки.

Применение этого устройства сократило расход круглого железа для пики (при работе пяти доменных печей) на 61 тонну в год. Экономический эффект от этого предложения на заводе Петровского около 10 тысяч рублей в год.

«Мензаводские переделки».

ПИСЬМА ЧИТАТЕЛЕЙ
Бездельник

Председатель комитета швейфабрики № 3 тов. Витилев безобразно относится к обмену облигаций. До сих пор он не составил списков, сколько и какого достоинства облигаций имеется у рабочих швейфабрики. На фабрике 246 займодержателей, однако к составлению списков бездельник Витилев приступать и не думает.

Из рук вола плохо поставлена работа личного стола. На 25 июля по фабрике числилось 13 неподписанных пас заем, а кто именно из рабочих не подписался, директор швейфабрики тов. Зубарев сказать не может.

М. Н.

Где помыться после работы?

Мой сосед по жилищи — возчик конного двора на Островской площади. Как старый кадровик, он ежемесячно получает по 5 бесплатных талонов в баню.

Я тоже на площадке завода работаю с 1929 года, с 1933 года работаю кочегаром в термическом отделе.

лизовать общественное мнение всего мира и показать данцигским фашистам, что мир желает сохранения режима Лиги наций в Данциге.

Далее Ноэль Байкер подчеркнул, что пакт, регулирующий положение в Западной Европе, может стать пактом, разрешающим войну на Востоке. Правительство должно стремиться к объединению всех сил, стремящихся к защите мира.

Лейборист Гендерсон заявил, что английское правительство в своей политике в отношении Испании не должно руководствоваться желанием избежать новых трений с Италией и Германией. Англия, продолжал он, должна снабдить испанское правительство всеми необходимыми товарами.

Лейборист Адамс подчеркнул угрозу британской империи со стороны фашистских стран, стремящихся к территориальной экспансии. Адамс призывал к объединению стран, стоящих за дело мира, включая Советский Союз. Он подчеркнул, что интересы Англии и СССР ни в чем не сталкиваются и нет никаких возражений против сотрудничества между Англией и Советским Союзом.

Консерватор Эмери возражал против передачи другой стране подмандатных территорий. Консерватор Спендис высказался в том же духе.

Отвечая от имени правительства, заместитель министра иностранных

делов заявил, что просьба будет получена, с ней будет поступлено в обычном порядке. Английское правительство хочет действовать в строгом соответствии с существующими законами. В заключение Кренборн выразил симпатии от имени Англии испанскому народу, переживающему нынешнюю смуту, и заявил палате, что правительство не предпринимало и не предпримет неправомерных действий в связи с событиями в этой стране. (ТАСС)

Коротко

ПАРИЖ, 1 августа. По сообщению из Мадрида, правительство объявило мобилизацию лиц призыва 1934-1935 года. По словам печати, население с энтузиазмом откликнулось на эту мобилизацию. (ТАСС).

ВАРШАВА, 1 августа. Польская печать сообщает о многочисленных обысках и арестах среди интеллигенции, произведенных полицией 30 и 31 июля в Варшаве, Львове, Вильно и Лодзи в связи с антивоенным днем 1 августа.

ПАРИЖ, 31 июля. По сообщению «Гаваса», авиационная комиссия палаты депутатов решила послать в Советский Союз делегацию для ознакомления с состоянием советской авиации. (ТАСС).

В городе Ленинграде за спекуляцию обувью и одеждой осуждены Чалновский и 7 годам лишения свободы, Петанский, Голубев и Курочкин — 5 годам лишения свободы каждый. В городе Новороссийске осужден в 8 годах лишения свободы крупный спекулянт Шамликашвили и в 5 годам лишения свободы его соучастники — заведующие государственными магазинами Соколов, Багдасарян, снабжавшие Шамликашвили деньгами, которые они брали из касс магазинов. (ТАСС).

Богатые резервы неиспользованных земель

ОМСК, 30 июля. Сегодня закрылась сессия Академии сельскохозяйственных наук имени Ленина. В течение 5 дней сессия работала над проблемой превращения восточных районов Союза в мощную житницу страны. Сессия вскрыла богатые резервы неиспользованных земель.

Сессия приняла решение организовать в 1937 году экспедицию на Алтай. Академик Вавилов выезжает за Алтай для предварительного ознакомления с состоянием зернового хозяйства. Академики Лысенко и профессор Преянт выезжают в совхозы Казахстана для ознакомления с опытом яровизированных посевов. (ТАСС).

руками себя подлыми развешенными. Когда студенты попытались было задавать вопросы, их одернул секретарь парткома:

— Вопросы будем задавать всем докладчикам сразу.

Так один за другим прошли перед слушателями все 10 докладчиков, не дожидаясь серьезно подготовиться к столь ответственному докладу, как

Ликвидация неграмотности и малограмотности

ПРОХЛАДНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ОТВЕТСТВЕННОМУ ДЕЛУ

В прокатном цехе учеба малограмотных и неграмотных поставлена плохо. Из учеников 254 человек по-прежнему школу только 69. Ни партийная, ни профсоюзная организация не заботится о создании нормальных условий для занятий школы взрослых. Помещение выделено необорудованное, непригодное для занятий. Но это не волнует руководителей партийной и профсоюзной организаций.

Чтобы охватить всех неграмотных и малограмотных учебой, в цехе надо иметь 20 культармейцев, а работает их всего 7. И никто не беспокоится о том, чтобы обеспечить школы грамотными руководителями.

Не лучше дело обстоит и в конском (эксплуатация) цехе. Учено 194 неграмотных и малограмотных,

а учится из них 74 человека. Посещаемость еще хуже — в цехе дни не бывает и 30 процентов слушателей. На шахте имени Димитрова профсоюзная и партийная организации совершенно прекратили работу с неграмотными и малограмотными. Там с 8 июля не занимаются школы, они развалились. Заведующая школой взрослых тов. Яидиха ежедневно ходит к секретарию парткома, в шахком, говорит о людях, которые не посещают занятий, представляла не однократно списки заочно уклоняющихся от учебы, но партком и шахком отделываются обещаниями. Мер по налаживанию учебы неграмотных и малограмотных до сих пор не принято.

А. КЛИМОВА.

Будут отдыхать 40 ребят. На покупку угощений союз выделил 150 рублей.

В Осинке открывается ветеринарный пункт. Президиум горсовета предложил райЗО выделить для него квалифицированных работников и обеспечить пункт необходимым инвентарем и инструментами.

П. П.

Я тоже на площадке завода работаю с 1929 года, с 1933 года работаю котелом в термическом отделении механического цеха. За смену с меня сойдет, как горю, 40 потов. Но вот с января 1936 года нам талонов в баню не дают. Правда, в цехе есть душевая, но она с мая по октябрь не работает, а с октября по май стоит закрытой. Помыться после работы негде. Ходил я к инспектору труда, так и не могу узнать, почему не дают талонов.

МИХА.

СУД В ОР

19 июля Яков Шишигин был освобожден из Сиблага, где он отбывал двухлетнее заключение за драку грабежи.

В Сталинске Шишигин не подыскивал себе работы. В день приезда в Сталинск он ограбил квартиру Воронина.

Шишигин был арестован на базаре, когда намеревался продать награбленные вещи. Народный суд под председательством тов. Родионова приговорил Якова Шишигина к 3 месяцам тюремного заключения.

И. Р.

Ств. редактор Г. ПИЧУК.

Сталинский звуковой кинотеатр „Коммунар“ НАЧАЛО сеансов 6—8—10 Касса с 2 час. дня

СЕГОДНЯ И ЕЖЕДНЕВНО демонстрируется звуковой художественный фильм

ЦИРК

Детские сеансы 4 и 6 августа с 4 час. дня. До начала сеанса выступление кружка затейников.

АНОНС! „РОДИНА ЗОВЕТ“ АНОНС!

4 августа САД МЕТАЛЛУРГОВ (Верх. колония)

В ЛЕТНЕМ ТЕАТРЕ: завкомом металлургов и горОНО созывается заводская конференция неграмотных, малограмотных и культармейцев. ПОВЕСТКА ДНЯ: 1. Доклад тов. ЗАРЮТА о выполнении постановления ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР о ликвидации неграмотности и малограмотности. 2. Премирование. 3. Художественная часть. Начало в 7 часов вечера. Для входа действительны билеты, полученные на 26 июля. Дополнительно билеты получить в завкоме.

В САДУ ГУЛЯНЬЕ ИГРАЕТ ДУХОВОЙ ОРКЕСТР Касса в 5 ч. в.

4 августа СКВЕР МЕТАЛЛУРГОВ ТАНЦЫ с 9 ч. веч.

4 августа ПАРК КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА

ОТКРЫТ ЕЖЕДНЕВНО с 9 часов утра до 12 часов ночи. С 6 часов вечера играет духовой оркестр.

ВХОДНАЯ ПЛАТА В ПАРК: взрослым 25 к., учащимся 10 к. Дети—бесплатно

ГОСЦИРК 4, 5, 6 АВГУСТА

ПЕРВЫЕ ГАСТРОЛИ ПОПУЛЯРНЫХ МУЗЫКАЛЬНЫХ ЭКСЦЕНТРИКОВ

ЖАНА и ЖАКА

ПЕРВЫЕ ГАСТРОЛИ неустрашимых воздушных гимнастов на бамбуке

2 ЗОРРО 2

ПОСЛЕДНИЕ ГАСТРОЛИ Бр. ГОВОРЯЩИХ

А также участвует вся труппа. Нач. в 9 час. веч. Касса с 4 ч. дня

6 августа дневное представление по вечерней программе с участием ЖАНА и ЖАКА, Бр. ГОВОРЯЩИХ и ЗОРРО. Начало в 1—30 мин. дня. Касса с 10 часов утра

СКОРО! Иностранный артист НАВАДИН—атлетический акт. Лучший жонглер К. СНАРРИ. СКОРО!

Сталинскому отделению государственного банка

ТРЕБУЕТСЯ МАШИНИСТКА

Оплата по соглашению. Справляться ежедневно: здание заводоуправления, ком. № 65, с 10 до 4 час. дня.

УТЕРЯН внутренний чек магазина № 6 УРС'а, считать недействительным.

Выезд в ЛАГЕРИ горОНО

Фески и Атаманово—4 августа, с 9 часов утра, из 8 средней школы. ГОРОНО.

ПРИСТАЛ поросянок-подросток масти белой, свинка. Справиться: Аралчево, поселок Марс, ст. 78, кв. 5, Иванова Д. И. По прошествии 5 дней буду считать собственным.

ШКОЛА СРЕДНЕГО ОБЩЕГО и ТЕХНИЧЕСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

без отрыва от производства объявляет прием учащихся на все вечерние и сменные классы (5, 6, 7, 8, 9, 10). В школу принимаются трудящиеся в возрасте от 16 до 45 лет. Прием заявлений производится с 10 июня по 15 августа в 12 средней школе в кабинете № 31 ежедневно с 10 до 12 часов дня и с 6 до 8 час. вечера. Испытания—с 10 августа по 1 сентября. Начало занятий с 1 сентября. Телефон № 3—75.

ГОРОНО.

Горфинотдел предлагает всем предприятиям и учреждениям получить в горфинотделах по месту нахождения

бланки перечисления подоходного налога и культжилебора форма № 9

Перечисления представлять банку в 4-х экземплярах: один для учреждения (плательщика) и 3 экземпляра сдаются банку. По другим формам перечисления с 15 августа приниматься не будут. ГОРОНО.

ГОРОНО ОРГАНИЗУЕТ КУРСЫ УЧИТЕЛЕЙ школ взрослых. Принимаются лица с образованием не ниже 7 классов. Начало курсов 5 августа. Заявления подавать в горОНО, ком. № 10. ГОРОНО.

ТРЕБУЕТСЯ БУХГАЛТЕР-РАСЧЕТЧИК

Обратиться: Садгород, Бродзавод, отделение сбыта, к старшему бухгалтеру.

6-му стройучастку „Сибстроймонтажтреста“

ТРЕБУЮТСЯ в неограниченном количестве: плотники, штукатуры, каменщики и чернорабочие на постоянную работу. Рабочим предоставляются железно-дорожные билеты бесплатно, согласно положению. Обратиться в контору участка—Аралчево, ул. Челюскинцев, № 95, к начальнику работы.

СТАЛИНСКИЙ ОТДЕЛ НАРОДНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

доводит до сведения родителей и учащихся, что прием учащихся во все классы школ города продлен до 15 августа. Запись производится по месту жительства. При приеме требуются следующие документы: заявление родителей, метрическая выписка о рождении или заверенная копия и справка об оспоспризнании. Дети, незаписавшиеся в школу в указанный срок, принимать ся по месту жительства будут лишь при наличии свободных мест. ГОРОНО.

ТРЕБУЕТСЯ ДОМРАБОТНИЦА

Приходить с рекомендацией: соцгород, ул. 98-е, дом 294, кв. 8.

Комбинат местной промышленности Сталинского горсовета купит ГРУЗОВУЮ АВТОМАШИНУ

от 3 до 5 тонн. С предложениями обращаться: Нижняя колония, кварт. № 6, барак № 13. Промкомбинат.

Кузнецкому водочному заводу Главспирта ТРЕБУЕТСЯ ХИМИК для заведывания лабораторией. Дирекция.

УТЕРЯНА справка о рождении сына Сергея Л. С. Нашедшего просьба доставить по адресу: 3-я средняя школа.

УТЕРЯНА пенсионная книжка № 250 на имя Погудин М. А. Нашедшего просьба доставить по адресу: Нижняя колония, 18 квартал, барак 27, кв. 5.

УТЕРЯНА пенсионная книжка № 2580 на имя Антиной Л. Д. Нашедшего просьба доставить по адресу: Садгород, Горбуновская ул., 12.

УТЕРЯНА профбилет № 142445 на имя Усольцева Д. М. Нашедшего просьба доставить по адресу: совхоз Бунгур, поселок Михайловский.

Уполкрайлит № 1838 от 4 августа 1936 г. Тираж 12875 экз. Статформат А. Колич. печ. экз. в № 151200. Зап. № 2. Гор. Сталинск, БОС. Тип. КМФ