

# Ударник КУЗБАССА

Среда,  
20 НОЯБРЯ  
№ 221  
(1682)

Орган Прокопьевского горкома ВКП(б), горсовета,  
ггорпрофсовета и рудоуправления

## СТАЛИНСКОЕ ОРЛИНОЕ ПЛЕМЯ

Прокопьевск,  
20 ноября

Чулеснейшие люди чудесного времени населяют нашу величественную родину. Вы спрашиваете, сколько их?

Много Их тысячи, а впереди миллионы, десятки миллионов! Ряды таких людей множатся с каждым днем. Они стройными, стальными колоннами двигаются вперед от победы к победе, высоко держат непобедимое знамя Маркса — Энгельса, Ленина — Сталина.

Это шагает, гордо поднимая орлиные головы, сталинское племя, но все человечество эпохи социализма, краса и гордость нашей родины, кузнецы великого счастья, самый ценный золотой слиток героев социалистического труда.

14 ноября это могучее орлиное племя слетелось в Большой зал Кремлевского дворца, к родному отцу, своему воспитателю — Сталину. Состоялся пленум победителей. Они разговаривали с вождями партии и правительства о своих будничных делах, делились своей радостью, рассказывая о том, как они росли, как шаг за шагом от завоевывали счастливую жизнь как овладевали техникой, как их воспитывала великая партия Ленина — Сталина.

В зале Кремлевского дворца они были не одни. В их лице присутствовала вся страна и горючили они устами всех народов знаменитой Советской республики. Им горячо аплодировала Сталин, им он говорил отцовские слова, такие родные, такие близкие, такие теплые Их простые речи — это мощное дыхание нашей родины, потоки металла, угля, движение эшелонов груза, высокий урожай свеклы, миллионы пар обуви, полотноша хлопчатобумажной материи. Все для народа, все для себя.

И как бы переключаясь с делами стахановского слета, от вечая Сталину с места берет вперед слово прокопьевский орденосец — стахановец Иван Акимович Борисов. Его голос пролетает через всю страну.

— Дорогой Иосиф Виссарионович, я рад сообщить вам, что 18 ноября во вторую смену я вырубил отбойным молотком 778 тонн угля.

Всю смену подземный транспорт участка грузил и откатывал уголь орденосца Борисова. Перекрыты все прежние рекорды! За ним поднимается забойщик шахты им Ворошилова тов. Черников и выдает за шесть часов 420 тонн угля.

Какими бледными, карликовыми, убогими выглядят все «технически обоснованные» нормы перед этими гигантскими цифрами подлинных стахановцев!

Только в нашей стране, где труд является делом чести, славы, доблести и героизма, а любовь к труду, преданность родине до последней капли крови — высшим законом жизни, возможен невиданный рост производительных сил, рост настоящего, подлинно народного героя.

«Социализм на практике нашей страны доказал свою жизнеспособность, свои преимущества перед капиталистическим строем. Мы создали мощную технику в промышленности, в сельском хозяйстве, на транспорте и вступаем теперь в высший этап соревнования с капитализмом, в тот этап когда Советский Союз будет все крепче бить капитализм более высокой производительностью труда» («Правда»).

промышленности. Совсем недавно товарищ Сталин говорил: «Техника во главе с людьми, овладевшая техникой, может и должна дать чудеса».

И она уже дает чудеса. Призыв вождя поднял миллионы людей на борьбу за лучшие в мире знания техники, за наивысшие показатели производительности труда. Эта борьба и есть то несокрушимое стахановское движение творческой инициативы и активности масс, которое, ломая на своем пути все преграды, становится всеобщим движением и которое порождает героев социализма, сталинское орлиное племя.

Рекорд орденосца Ивана Акимовича Борисова говорит о том, какие колоссальные возможности имеет наш рудник для того, чтобы поднять добычу угля до небывалых размеров. Вместе с тем этот пример говорит и о том, как плохо используются имеющиеся возможности. Работа Ивана Акимовича Борисова 18 ноября — яркий образец правильной организации труда и правильного административно-технического руководства.

Всю смену с Борисовым работал управляющий рудником тов. Овсянников, помогал организационно, руководил производственным процессом. Это говорит лишь о том, что когда к организации дела сделан правильный подход, когда командир производства по-настоящему руководит производственным процессом, когда каждый винтик, каждая гайка этого процесса поставлены на свое место — работа идет безупречно, успех наверняка обеспечен.

Имеется ли такая возможность на других шахтах нашего рудника? В этом не может быть сомнения. На постах командиров производства — начальников участков, треных мастеров, техников, инженеров — стоят кадры советской производственно-технической интеллигенции, проверенные, надежные.

Среди них много коммунистов. Требуется лишь, чтобы эти командиры производства проявляли больше творческой инициативы и активности в руководстве, добились четкой организации всего производственного процесса, а главное — полного использования техники механизмов.

Лучшей гарантией новых побед, лучшим доказательством наличия в нашем распоряжении колоссальных возможностей является стахановец рудника товарищ Борисов и Черников.

### ДОБЫЧА УГЛЯ за 18 ноября

Шахты	План	Фактич.	Прод. выполн.
Ворошилова	3836	3766	98,1
Эйхе	2352	2832	120,4
3-3-Бис	—	—	—
Молотова	1500	1606	107,0
Зиминка	253	365	144,3
Рухимовича	1000	905	90,5
Калинина	1179	970	82,3
Манеиха	1200	1250	104,2
Черная гора	1000	1012	101,2
Ш. № 9	839	620	73,9

ИТОГО по РУ. 13150 14033 106,6  
Механ. . . 10836 10274 94,8  
Коксующ. . . 6754 5802 86,1

Москва, ЦК ВКП(б)

товарищу СТАЛИНУ

ДОРОГОЙ ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ!

Я рад Вам сообщить о том, что, работая по методу Алексея Стаханова в лавах на шахте имени Эйхе Прокопьевского района Кузбасса, за шесть часов работы в смену я дал своей социалистической родине 778 тонн угля.

Для нас, стахановцев Кузбасса нет более высокой задачи, как бороться за социалистическую производительность труда, за быстрейшее превращение Кузбасса во вторую Дембасу.

Осуществляя Ваши указания об овладении техникой, стахановцы нашего рудника борются за досрочное выполнение годового плана угледобычи, за выращивание мастеров угля, показывающих образцы социалистического отношения к труду.

Да здравствует наша родина — страна великих побед социализма!

Да здравствует наш друг, учитель и вождь, вдохновитель этих побед товарищ СТАЛИН!

Орденосец ИВАН АКИМОВИЧ БОРИСОВ.

Москва, Наркомтяжпром

Серю ОРДЖОНИКИДЗЕ

Работая на Прокопьевском руднике в Кузбассе на шахте им. Эйхе методами Алексея Стаханова, я дал во вторую смену на отбойном молотке 778 тонн угля.

В течение смены разобрано одиннадцать лав. Со мной работало десять крепильщиков. Транспорт вполне справлялся. Весь уголь выдан на-гора.

С чувством великой гордости за нашу страну, за нашу партию, за нашего великого Сталина я сообщая Вам об этой победе. Только в нашей стране, где труд стал делом чести, славы, доблести и героизма, где открываются невиданные просторы в поднятии производительности труда, возможно такое могучее движение, каким является стахановское движение.

Все свои силы, все свои стремления я отдаю на пользу нашей прекрасной социалистической родины.

Под руководством великого Сталина, под Вашим руководством, командир тяжелой промышленности, мы уверенно идем от победы к победе.

Забойщик шахты им. Эйхе орденосец И. А. БОРИСОВ.

Новосибирск, крайком партии

товарищу ЭЙХЕ

ДОРОГОЙ ТОВАРИЩ ЭЙХЕ! Спешу сообщить Вам — любимому руководителю большевиков Западной Сибири о моей новой победе.

18 ноября во вторую смену, работая отбойным молотком на третьем внутреннем пласту, на шахте, носящей Ваше имя, я вырубил за шесть часов 778 тонн. За мной крепил 10 лучших стахановцев моей бригады.

Такой производительности я добился честной работой, неуклонно осуществляя историческое указание вождя партии товарища СТАЛИНА, что техника во главе с людьми может дать чудеса.

Я глубоко убежден, что это еще не предел, можно дать тысячу тонн.

Выполняя Ваши указания о досрочном выполнении программы угледобычи, стахановцы нашего рудника новыми методами работы обеспечивают досрочное выполнение годового плана.

Да здравствует вождь и организатор социалистических побед — коммунистическая партия!

Да здравствует вдохновитель побед социализма великий Сталин!

Да здравствует краевой комитет партии во главе с товарищем Эйхе!

Орденосец ИВАН АКИМОВИЧ БОРИСОВ.

## 778 ТОНН В СМЕНУ!

КАК РАБОТАЛ ОРДЕНОНОСЕЦ БОРИСОВ

18 ноября во вторую смену знатный забойщик-орденосец шахты им. Эйхе ИВАН АКИМОВИЧ БОРИСОВ, работая по-стахановски, на третьем внутреннем севере в лавах разобрал 11 лав и выдал на-гора 778 ТОНН.

Работая на третьем внутреннем севере, где мощность пласта 3,75 метра и длина лавы 12 метров, тов. Борисов в лаве № 1 сумел отбить отбойным молотком за 50 минут 140 кубометров угля. Переходя во вторую лаву, он также за 57 минут разобрал две лавы и выдал 140 кубометров. Используя полностью 6 часов на отбойке угля, тов.



ИВАН АКИМОВИЧ БОРИСОВ.

Борисов показал образцы овладения техникой. Вся смену в лавах, где работал тов. Борисов, присутствовал и наблюдал за работой управляющий рудником т. ОВСЯНИКОВ.

## Рекорд забойщика ЧЕРНИКОВА.

18 ноября стахановец шахты им. Ворошилова тов. ЧЕРНИКОВ выдал на-гора 420 тонн угля. В эту смену в бригаде т. Черникова работало 7 человек. Работа шла в нескольких забоях. Своим примером бригада т. Черникова показала образцы подлинно стахановского труда.



# СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ—ЗАЛОГ НОВОГО МОЩНОГО ПОДЪЕМА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ХОЗЯЙСТВА

Речь тов. Л. М. КАГАНОВИЧА 15 ноября на первом всесоюзном совещании рабочих и работниц-стахановцев

## I. Стахановское движение—плоды многолетней борьбы большевистской партии

—Товарищи! То, что мы видим и слышим на нашем совещании стахановцев, на совещании лучших людей советской страны, является результатом долголетней, упорной и напряженной революционной борьбы нашей большевистской партии Ленина—Сталина. (Аплодисменты. Крики «Ура!»). «Да здравствует товарищ Сталин!».

Годы и годы большевистская партия неустанно сдвигала рабочую и трудящуюся массу в подполье, а затем в условиях нашей советской свободы, пока зывая словом и делом, что замена капитализма с его хищнической эксплуатацией, с его системой ограбления трудящихся масс, замена его новым строем, строем социализма, даст гигантский рост производительных сил страны, даст гигантский рост производительности труда и крепнее, небывалое улучшение положения самых угнетенных, самых забытых миллионов трудящихся масс.

Враги, борясь с нашей партией, доказывали, что большевики не сумеют возглавить эти массы, что большевики не удержат власть и тем более, говорили они, не сумеют построить новый строй, новое социалистическое хозяйство. Большевики в лучшем случае способны только разрушить, но, разрушив, они будут уничтожены, потому что не сумеют на месте разрушенного создать свое новое.

Жизнь и борьба миллионов трудящихся нашей страны ярже всего разбили эти рассуждения наших врагов. В труднейших условиях разрухи, как наследия империалистической войны, хозяйничая царя, хозяйничая капиталистов, большевистская партия, возглавляемая Лениным и Сталиным, в п е р в ы е в мировой истории 18 лет тому назад взяла власть в свои руки. На войне империалистических интервентов, на войне генералов, помещиков и капиталистов против молодой Советской республики, на голод и холод не оставивши мощного исторического движения вперед—к победе социализма на одной шестой части земного шара—в Советском Союзе! (Продолжились аплодисменты, крики «Ура!»).

Большевики не только сумели удержать власть, но создали такую власть, такое государство, которое сегодня является самым прочным, самым мощным, самым прогрессивным, передовым во всем мире! (Продолжились аплодисменты).

Наши враги пользовались малейшей трудностью для того, чтобы доказать, что мы не построим социализма в нашей стране. И когда Ленин учуял в суботниках, которые возникли в годы гражданской войны, но все коммунистическое отношение к труду,—враги смеялись,

издевались, они говорили, что суботники—это для забавы.

Ограбляем агентурой классовых врагов внутри партии и пролетариата оказались люди, в торые, казалось бы, не могли вырваться из помешков и капиталистов: троцкисты, вишневыцы, правые уклонысты, разные другие антипартийные и антисоветские группировки, по вторавшие одну и ту же буржуазную басню: не выдержат большевики, не построит им социализма в одной стране.

Эти враги воспользовались самыми тяжелыми уроком, который понесла наша партия—смертью создателя партии нашего великого Ленина и атаковали партию, атаковали ее Центральный комитет. Но, товарищи, к нашему счастью, в нашей радости, к нашей гордости, руль, а по железнодорожному реверсу локомотива революции вывел руки ученик и соратник Ленина—наш великий Сталин. (Бурные аплодисменты, все встает, крики «Ура!»).

После взятия и укрепления власти, после побед на фронтах гражданской войны, после выхода из голода, стала вторая по величине, вторая по серьезности великая историческая задача—это индустриализация и коллективизация нашей страны.

Страна отсталая, страна без дорог, страна со слабо развитой промышленностью, страна без самолетов, без химии, без танков, страна с мелким, разрозненным индивидуальным крестьянским хозяйством на сохе, на плуге, на маленькой за худой лошади, эта страна для того, чтобы двинуться вперед в социализму, должна была сделать новый героический скачок. Она должна была вселен в свой власть в кратчайший срок развернуть свою силу, вернуть свою мощь. И если, как говорил товарищ Сталин, капиталистическим странам требовалось 50—100 лет для перевооружения, индустриализации, то нам история таких больших сроков не дала. Мы должны были взять в 10—15 лет то, что там брали за 50—100 лет. «Вздержать темпы,—говорил свои исторические слова товарищ Сталин,—это значит отстать. А отстать быть. Но мы не хотим отстать!».

Не все сразу поняли эту гигантскую постановку вопроса. Она ведь связана была, товарищи, не только с тем, чтобы пометать пестрострой заводы, но желать коллективизировать свое хозяйство. Нужно было выдержать и лишения, и нужду, нужно было выдержать отчаянную борьбу с классовыми врагами, с кулаками, с остатками капиталистов, с их агентурой в нашей собственной партии.

Перед нами стоял вопрос: ли бо отсталая страна пойдем неизбежно назад к капитализму, ли бо мы перестроим с е б я,



ЛАЗАРЬ МОИСЕВИЧ КАГАНОВИЧ

п е р е с т р о и м нашу страну невиданно быстрыми темпами и двинемся вперед к социализму.

Этого не понимали жалкие пешки буржуазной идеологии. Не понимали это многие люди, которые готовы были сменить темпы и даже совсем отказаться от индустриализации и коллективизации только оттого, что иногда туговато было в быту. Но, товарищи, на то и большевистская партия, которая сумела сплотить не только передовых людей, но и даже рабочих и крестьян, прова живших иногда отсталости. Партия сплотила их, повела в бой и превратила в настоящих бойцов.

Вы слышали, что сегодня говорил т. Микоян—народный комиссар пищевой промышленности. Он говорил, как трудно было экспортировать и как сегодня мы уже не экспортируем много из того, чего бы не хотели экспортировать и раньше. Но мы вынуждены были это делать. Надо было найти в себе силу ума, мужества, стойкости, беззаветной преданности и храбрости, которую наша в себе наша партия и которую прежде всего имел великий гений нашей революции товарищ Сталин! (Бурная овация, крики «Ура», все встает).

Наша страна стала теперь мощной индустриальной страной. Мы сами производим лучшие машины. Наше коллективное ирригационное сельское хозяйство—самое передовое в мире. Там, где были пустыри, теперь переклассные металлургические и машиностроительные заводы; там, где раньше была непроходимая глушь, теперь пролег канал, соединяющий моря между собой; там, где была соха,—там сегодня дитяще нашей славы—социалистическая индустрия—наши родные советские тракторы, автомобили и комбайны! (Аплодисменты).

Мы сумели за эти годы индустриализировать и коллективизировать страну, сделать страну маленького и мельчайшего крестьянского хозяйства, страну, в которой сохранилась еще патриар

хальные уклады, сделать передовой социалистической страной. Мы сумели, товарищи, за эти годы поднять культуру народа, культуру страны, сплотить и воспитать новые кадры. Гигантски выросла культура нашего народа, из недр которого поднимаются тысячи героев труда, показывающие чудеса в создании новой социалистической производительности труда, невиданной при капитализме. (Аплодисменты).

И вот сегодня мы можем сказать врагам: хотите вы, господин капиталисты, и вы, слюнтяи плюгавцы, жалкие лакеи буржуазии, хотите видеть наши результаты, плоды работы большевистской партии? Вот они, в Кремлевском дворце, сидят на этом совещании. (Бурные аплодисменты, переходящие в овацию, все встает, крики «Ура!»).

Стахановское движение—это не každодневная текущая кампания за выполнение плана, это план за подъем производительности труда. Это гигантское размах историческое движение за коммунистический труд.

Ленин и Сталин, а до них Маркс и Энгельс не раз доказывали, что социализм создает новую высокую производительность труда. То, что мы слышали здесь с этой трибуны из уст людей, которые выжили и попростому, по-рабочему рассказывали о своей каждодневной борьбе—о переходе на большее количество станков, увеличении производительности труда,—это, товарищи, не простые слова нашей текущей практики, это безусловные подлинны чудеса народной силы, народной мощи, создание новой производительности труда и нового социалистического отношения к труду. К нашему производству, к нашему хозяйству, к хозяйству советскому, к хозяйству народному, к хозяйству рабочему! (Аплодисменты).

Для исторических событий характеризуют победоносный 18-й год нашей борьбы. Это—выступление товарища Сталина 4 мая с его исторической речью о кадрах и ответ на это выступление—мощный поток стахановского движения.

Орджоникидзе: — Правильно! (Аплодисменты).

Каганович:— Великий исторический смысл выступления товарища Сталина о кадрах в том, что он ставит в центре нашего внимания и работы подлинных творцов жизни—рабочих и крестьян, всех трудящихся, которые, как говорил товарищ Сталин на первом всесоюзном съезде колхозников-ударников, без шума и треска строят заводы и фабрики, шахты и железные дороги, колхозы и совхозы, создают все блага жизни, кормят и одевают весь мир.

Речь товарища Сталина о кадрах была выражением и того, что у нас на базе новой техни

ки выросли новые кадры. Наша молодая советская интеллигенция, да и оставшиеся от старой интеллигенции—сталинскими. Товарищ Сталин своей речью о кадрах сказал этим кадрам: знайте, что вы—новые строители новой жизни, вы должны овладеть техникой, вы должны еще более поднять могущество страны. Больше внимания кадрам, больше заботы о творцах новой жизни. То же самое товарищ Сталин выразил на приеме железнодорожников, здесь, в Кремле, 30 июля, когда он сказал, что нет на транспорте больших и маленьких работников, хотя есть должности большие и маленькие. На ж.-д. транспорте все одинаково важно, от стрелочника до наркома все одинаково важно для подъема нашего железнодорожного транспорта. (Долго возмолкающие аплодисменты).

Товарищ Сталин поставил вопрос о кадрах в широком смысле этого слова. Выросли миллионы новых людей. Вчера выступил здесь молодой товарищ Курьянов. Сколько ему лет? Он революции нашей Октябрьской революции. Если человеку в год Октябрьской революции было пять лет, то ему сейчас двадцать три. Если ему было десять лет, то сейчас ему двадцать восемь. Это все наша славная молодежь. Стаханов, Кривонос, Вусыган, Сметанин, Виноградов—это дети Октября, это молодежь, воспитанники партии и нашего славного комсомола.

Вы все, товарищи, знаете, с какой особой любовью большевики, партия подходит к молодежи, подходит к новым кадрам, которые растут в новых условиях. Их окончательное укрепление борьба на социализм не только в нашей стране, но и в других странах. Эта молодежь, и прежде всего наш комсомол, сегодня вместе с остальными рабочими творит чудеса, ведет борьбу за новую культуру, за новую технику, за новые достижения нашей социалистической родины! (Аплодисменты).

Эту молодежь пестовал в свое время товарищ Ленин и пестует каждодневно товарищ Сталин. Мы, ближайшие соратники товарища Сталина, видим с какой любовью относится он не только к молодежи, но и к каждому человеку в отдельности, к каждому отдельному рабочему, колхознику. (Бурные аплодисменты, крики «Да здравствует наш Сталин!»).

(В произвольном порядке товарищ Сталин, встреченный бурной овацией всего зала. Все делегаты встали. По залу несутся возгласы: «Ура!», «Да здравствует великий, любимый товарищ Сталин!»).

Лозунг, выдвинувший в свое время товарищем Сталиным о важности жизни, сегодня быстро воплощается в жизнь. Ярким подтверждением этого является (Продолжение см. на 3 стр.)



# Речь товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Продолжение Начало см. на 2 странице

яются рассказам выступавших здесь товарищей об их зарботке в результате оледнения техники, о росте их потребностей, их культурных запросов.

Мы совершаем революцию для улучшения жизни людей. За это мы боролась в сегодня мы это ощущаем особенно наглядно, когда подводим итоги нашей работы.

Забота о кадрах означает заботу о городском хозяйстве, о школе, о школах, о больницах, столовых. Разве не работой о кадрах является строительство в нашей стране по предожению товарища Сталина сотен школ; в одной Москве за несколько месяцев построено семидесять прекрасных школ. (Аплодисменты).

Разве не забота о людях—вся

наша борьба за культурную жизнь, за театры, за кино, за овладение массами и убой и искусством, за все то, к чему сейчас особенно стремится молодежь и старики, как это видно на речей донецких шахтеров и металлургов, ленинградских и горьковских токарей и слесарей, новосильских и ореховских текстильщиков, железнодорожников и т. п.

Этот год является годом осеннего подъема во всех отраслях нашего хозяйства. Разве не результатом колхозного строительства, разве не результатом правильной политики, какую ведет наша партия, ее Центральный комитет, правительство является тот факт, что за короткий срок в два-три месяца мы изготовили в этом году полтора

миллиарда пудов хлеба, а также большое количество хлопка, овощей, картофеля и всех других сельскохозяйственных продуктов. (Аплодисменты).

Замечательная жизнь охватывает все слои трудящихся нашей страны. В то, что мы видим сегодня на этом совещании, пока мы знаем, что если этот год был годом бурного подъема, мы стоим перед новым крупным подъемом. Несомненно, на основе стахановского движения мы в будущем и в последующие годы получим новый мощный подъем всех отраслей нашего социалистического хозяйства и расцвет замечательной, культурной, трудовой жизни миллионов трудящихся масс нашей страны! (Бурные аплодисменты).

технико выше—53 километра. К сожалению, такую неправильную точку зрения выдвинула и часть наших молодых инженеров, но давно окончивших советские вузы. Их испортит «предельческие» учебники и «научные труды». Обидно было смотреть и слушать, как наши советские люди, даже коммунисты, которые учились по этим книгам, докзывали, что нельзя поднять форсировку котла, что нельзя поднять техническую скорость. Когда шли такие споры и часть инженеров пыталась доказывать, что технически нельзя поднять скорость и форсировку котла, что это вредно для паровоза, что не е к о т о р ы е из неустойчивых коммунистов-командиров, которые не знакомы с техникой и не привыкли вникать в глубины вопроса, отсутствовали перед этими «техническими» доводами.

Мы поступили по-другому и обратились непосредственно к рабочим. Товарищ Сталин нас все время учит: если хочешь научиться делу, овладеть техникой, обращайся в первую очередь к тому, кто непосредственно работает на этом деле у станка, у трактора, в поле; обращайся к рабочему, к крестьянину, улей у него выспросить, разузнать самые мельчайшие детали и сделать из всего правильные выводы. Мне приходилось применять это указание товарища Сталина при поездках в деревню по коллективизации, по ремонту тракторов. Применяли его и в деле улучшения использования паровозов. Провели ряд бесед с машинистами, в частности в деле Сортировочная М. Каванской ж. д. Спрашивая машинистов, какую техническую скорость можно дать. Часть жметса, отвечает, что 24—26 километров. Нашлась группа машинистов, которые сказали, что можно дать 30—35 километров. Тогда эта скорость считалась несмысленной, несбыточной.

Многие машинисты поддерживали низкую техническую скорость, потому что при ней можно было спокойнее работать. Они рассуждали так: задержит меня станция на полчаса, а имею резервную техническую скорость, дам 30—35 километров и вагоны поддержу. Они не боролись с плохой работой эксплуатационников и других служб. Когда мы поставили вопрос перед машинистами, что нужна борьба за быстрое продвижение поездов, что это не только необходимо транспорту, но и выгодно машинистам, так как увеличит их заработки, ликвидировать сверхурочные работы, то лучшая часть машинистов это время поддержала.

Огромная заслуга машиниста Петра Кривоноса в том, что в тот момент, когда шла борьба с «предельщиками» за принятие высокой технической скорости, он первый по всей сети на практике атаковал теорию «предела» форсировки котла, проправ фронт консерваторов, и по началу, что можно форсировать котел значительно больше и можно брать не 23, а 40—50 километров технической скоро-

сти. (Аплодисменты).

Стахановско-кривоносовское движение тем и замечательно, что передовые люди, которые не терпят того, чтобы надуть государство, которые хотят укрепить силу и мощь своей родины, эти передовые люди сами начинают «подталкивать» отставших командиров, заставляют некоторых наших командиров и инженеров перестраиваться, двигаться быстрее вперед. Я не хочу сказать, что все наши инженеры—отсталые люди, никак нельзя хаять всех огулом. Есть много замечательных инженеров, но надо сказать, что на транспорте некоторые лучшие инженеры были зажаты в уголках, сидели и практически почти не работали, а те, которые рше задавали тон, писали книжки, читали лекции; их была целая группа, друг друга поддерживавшая, друг друга заставлявшая; эти люди сознательно доказывали, что паровозы у нас такие, станции такие, путь такой; вагоны у нас такие, связь и сигнализация такая, что больше 56 тысяч вагонов в сутки грузить нельзя. Жизнь, практика борьбы 1935 года жестоко разбила и осмеяла их.

Кривоносовское движение, разоблачив героев «пределов», в то же время должно выдвинуть в ряды передовых борцов за дальнейший подъем транспорта лучших инженеров, старых и молодых, которые своими знаниями и опытом могут во многом помочь кривоносовцам.

Кривоносовское движение наш более широко развернулось среди паровозных машинистов. На одной Донецкой дороге насчитывается уже около тысячи машинистов, перевыполнивших заданные технические скорости.

Я бы мог назвать еще десятки в сотни фамилий лучших машинистов-кривоносовцев: выступавшие здесь гг. Омелянов, Олев, Зайцев, далее тов. Марков из тульского депо, тов. Маховских—депо Основа, Южной—индикатор соревнования на Южной дороге на перевыполнение коммерческих скоростей, гг. Выбайден и Велесов с М.-Каванской ж. д., т. Иванов с МВБ, гг. Стрелков, Нептушев, Богданов и многие другие.

Некоторые молодые машинисты рассказывают, что они встречают сопротивление от части старых машинистов, но мы видим, что стахановско-кривоносовское движение уже захватывает и стариков-машинистов. Наряду с Кривоносом, машинистом молодым, способным, вышедшим из рабочей семьи—ему от роду всего 25 лет,—здесь присутствует старейший машинист Азово-Черноморской дороги тов. Яблонский, которому уже под 60 лет и который одним из первых показал образцы высокой технической скорости и передовой езды на паровозе. (Присутствующие аплодисментами этот приветствуют тов. Яблонского). Некоторые из старых машинистов, как, например, тов. Ильин из Краснодарского

## II. Стахановско-кривоносовское движение добывает консервативные, „предельческие“ элементы на ж.-д. транспорте

Транспорт отставал за последние годы от общего роста социалистического строительства. Лучшее, честное железнодорожное хозяйство себя очень плохо, так как сознавали, что транспорт «сидит в болоте», что его плохая работа тормозит дальнейшее продвижение вперед нашей социалистической родины.

В этом году, в результате руководства ЦК партии, правительства и лично товарища Сталина (аплодисменты) и работы своих лучших людей, железнодорожный транспорт вырвался на болевые и начал шагать уверенной поступью в гору. Достаточно сказать, что среднесуточная погрузка в среднем за 1934 год составила 55.717 вагонов, а теперь мы грузим в среднем в сутки свыше 75 тысяч вагонов, т. е. на 34 проц. больше.

Железные дороги перевозили в этом году хлеба в среднем на 10 проц. больше, чем в прошлом году, но перевозили более равномерно, не допуская массового скопления хлеба и порчи его в ожидании перевозки. То же с хлопком и сахаром.

Руды в этом году перевозили в среднем на 24,8 проц. больше прошлогоднего. Это позволило образовать большие запасы руды на металлургических заводах и избежать заводов от излишнего дрыгания и перерывания—подвезут ли во-время руду, не поставят ли под угрозу остановке домнанные печи.

Угля в этом году железные дороги перевозят в среднем на 12,7 проц. больше прошлогоднего, а в III квартале на 16,7 проц. больше III квартала прошлого года. Но мы далеко не удовлетворяем потребности народно о х хозяйства.

Железнодорожный транспорт в год в год не выполнял заданных ему правительством планов погрузки. Теперь мы на деемса досрочно выполняем годовую план погрузки. (Бурные аплодисменты).

Железнодорожники сейчас восприяти душой, они ощущают на себе любовь, заботу, повседневную помощь не только партии, ее ЦК, не только правительства, но только обкомов, облисполкомов, но и всех рабочих и кре-

стьян нашей страны (Аплодисменты).

Железнодорожники имели за последние годы ряд замечательных постановлений ЦК партии и Совнаркома за подвигами товарищей Сталина и Молотова, но, к сожалению, эти постановления не проводились железнодоржниками с достаточной решительностью в жизнь. Теперь железнодоржники видят, чувствуют, что нет ничего невозможного для большевиков. И железные дороги в этом году больше чем где-либо нашим своим осуществление слова товарища Сталина, что «нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять». (Аплодисменты).

Хорошие люди на транспорте, как показала практика борьбы за последние месяцы, имеют ся и не мало. Есть, конечно, и плохие люди, как везде, может быть, на транспорте плохих людей больше, чем в промышленности. Но на транспорте есть отряды замечательных бойцов и среди командиров, и среди поллитрабятников, и среди машинистов, рабочих паровозных и вагонных депо, рабочих транспортных заводов, кондукторов, составителей, диспетчеров, связистов, стрелочников и других профессий. Именно их уславляли и на основе той правильной линии, которую дали и Центральныи комитет, и правительство, дал товарищ Сталин, на основе сочетания лучших людей транспорта, наиболее передовые из которых присутствуют здесь в зале, вместе с передовыми стахановцами нашей страны, мы сумели за последний год добиться тех несомненных, хотя и недостаточных успехов, о которых говорил товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле 30 июля.

Помощь территориальным партийным организациям, обкомов, крайкомов, ЦК надкомпартий и из секретарей сыграла крупную роль в деле подъема транспорта и развития кривоносовского движения.

Практика борьбы за последние месяцы развила на-голову героев «предела» и их, с позволения сказать, теорию. Вы знаете, что «теория предела» на транспорте думается более глупо-

кие корни и получила большее распространение, чем в других отраслях нашего хозяйства. «Пределщики» пытались доказать, что при существующей технике транспорт не может дать больше 56 тысяч вагонов погрузки в сутки. Безобразную практику, свою северную работу они хотели прикрыть теоретическими рассуждениями и выкладами о не возможности работать лучше. Они прямо писали: «Наш транспорт в последнее время работает на пределе... Работа на пределе по всем элементам приводит к нерациональному их использованию». И далее: «Машинист грузового поезда не может развивать скорость, поскольку в его распоряжении малый отрезок пространства—один перегон» и т. п. Во многих учебниках, «научных» книгах, статьях, в лекциях, транспорте этих вузов протаскивались по добные «предельческие» взгляды. Этой лже-наукой забивали голову нашим студентам и молодым специалистам.

Доказывали, например, что нельзя усиливать форсировку котла, нельзя снимать с квадратного метра поверхности нагрева котла паровоза серии «Э» более 30—33 килограммов пара в час. А на деле этот паровоз может работать с форсировкой котла 50—55 килограммов пара на квадратного метра в час, занижала мощность паровоза, его скорость на подъемах.

Когда мы разрабатывали вопрос об улучшении использования паровозов, я выехал к себе группу инженеров из паровозного управления НЕПС и спросил, какие они дают дорогам технические скорости и какие скорости могут быть заданы при правильном их подходе. Этих данных в аппарате НЕПС не оказалось. Пришлось их специально затребовать от дорог и депо. И все же, не имея точных данных для правильных расчетов по каждому тяговому плечу в отдельности, эта группа инженеров из паровозного управления утверждала, что техническая скорость 22—23 км. в час для паровоза серии «Э» является нормальной. А конструктивная скорость этих паровозов явля-



# Речь товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Продолжение. Начало см. на 2 и 3 страницах

дело Азово-Черноморской ж. д., на первых порах скептически отнеслись к кривоносовскому движению. Но потом практика езды лучших машинистов их поколебала и постепенно подвела в ряды кривоносцев. Сейчас тов. Ильин, например, в полтора раза превышает установленную техническую скорость и стал лучшим айтиатом в кривоносовскую езду.

В результате борьбы передовых железнодорожников, и в первую очередь машинистов, техническая скорость по сети в целом в среднем поднялась в октябре до 27,4 км. в час, на 21,7 проц. выше технической скорости, бывшей в среднем в 1934 году.

Отдельные дороги, как, например, Донецкая, Екатеринбургская, Октябрьская, Азово-Черноморская, Северо-Баварская, МББ, Юго-Западная, добились еще лучших результатов. Особенно следует отметить Донецкую дорогу, на которой зародилось кривоносовское движение и на которой, благодаря усилиям тт. Левченко и Ваняна и помощи Донецкого обкома партии, имеются наибольшие результаты.

Для лучшего использования паровозов и борьбы со сверхурочными, которые были бы чем в работе машинистов и понижали их работоспособность, мы перешли от спаренной езды к строенной (т. е. от работы двумя бригадами на паровозе к работе тремя бригадами). Были опасения, что для строенной нехватит машинистов. Но поднятие производительности труда, в первую очередь увеличение технических скоростей позволило обходиться при большей работе меньшим количеством паровозных бригад.

Например, по Донецкой дороге на 1 января 1935 года при спаренной езде требовалось 2829 паровозных бригад. А на 1 ноября при большей работе и строенной езде требуется всего 2490 бригад. Значительно увеличилась по сети средняя суточный пробег паровозов, который в октябре достиг 230 км, т. е. на 36,4 проц. больше среднесуточного пробега за 1934 г. (168,5 км). Сверхурочные у паровозных машинистов ликвидируются.

Теперь машинист работает нормально не более 192 часов

в месяц, а на коротких плечах — по 8 часов в сутки. Повзросло, что нормальный отдых и свежее внимание способствуют повышению работоспособности и бдительности. Конечно, и сейчас из-за срыва графика, из-за непомерно больших простоев на станциях машинисты простаивают много часов зря, и рабочий день срывается, но все же простои резко сократились по сравнению с тем, что было до октября, до введения нового графика движения поездов. Заработная плата машинистов по подвальному большому ступню действительно увеличилась. В среднем машинист получает за нормальный рабочий день на 100—150 рублей в месяц больше того, что он получал вместе со сверхурочными, а лучшие машинисты зарабатывают по тысяче рублей. Однако, могли бы иметь большие достижения, если бы работа остальных отраслей хозяйства была бы лучше; техническая скорость дает тогда эффект, когда пропуски поездов через станции, их формирование и переработка идет в ногу с работой паровоза.

Луганск, Довеской ж. д.) и многих других показывает, какие огромные резервы для сокращения простоев еще не использованы в деле формирования поездов, разметки, приема и т. п.

Сейчас у нас на транспорте Стахановско-Кривоносовское движение начинает охватывать не только машинистов, но и составителей, кондукторов, стрелочников, дежурных по путям, ремонтных и других рабочих. Это — самое отчаянное, так как эти профессии отставали от машинистов.

За последнее время в ряды кривоносцев выдвинулся ряд кондукторов, успешно борющихся за высокую коммерческую или участковую скорость (техническая скорость — это скорость движения поезда на перегонах без учета остановок на промежуточных станциях, а участковая — коммерческая скорость — скорость продвижения поезда от одной участковой станции до другой, с учетом остановок на промежуточных станциях). Вот, например, тов. Ворона, главный кондуктор Брасно-Лиманского резерва Донецкой дороги. Он — старый кондуктор пассажирских поездов — настолько был важен борьбой за ускорение продвижения товарных поездов, что, несмотря на свой пятидесятилетний возраст, бросил купе классных вагонов и перешел на кормовую площадку товарного поезда. На сборных поездах он дал коммерческую скорость почти вдвое большую, чем она установлена (17 километров в час против установленной 9,8 км. в час). На Донецкой дороге уже имеется около 500 кривоносцев-кондукторов. Повышение их производительности труда позволило дороге при большей работе уменьшить количество бригад почти на 25 процентов — с 3200 кондукторских бригад в июле 1935 г. до 2500 бригад в октябре. Такое же уменьшение кондукторских бригад имеется и по другим дорогам.

Можно назвать ряд кондукторов - кривоносцев — тт. Орлов и Андреев с Дзювского резерва Октябрьской ж. д., тов. Сергеев с 1 отделения МББ ж. д., тов. Андреев Анна Яковлевна с Московской окружной ж. д. и другие.

Начинают включаться в кривоносовско-стахановское движение и диспетчера. Здесь уже выступают один из лучших диспетчеров т. Захарко — диспетчер 2 отделения Екатеринбургской ж. д., он добился значительных успехов в повышении участковой скорости и пропуске поездов точно по расписанию. Он достиг этого правильной организацией труда и расстановкой людей. Для того, чтобы правильно организовать труд и расстановку людей на своем участке, начиная от стрелочника и кончая станционным диспетчером. Он интересовался измерителями каждой смены станции своего

участка, а также заработной платой главных кондукторов и машинистов. И когда эти работники увидели его заботу о выполнении их измерителей, они стали более добросовестно и аккуратно работать.

Раньше, например, поезд подходил к станции, станция не знала, куда следует трез и куда его принимать. Тов. Захарко стал являться заранее станция до выхода поезда для того, чтобы станция могла заблаговременно подготовить маршрут, своевременно открыть semaфор и этим самым совершенно нежиданно остановить поезда у semaфора.

У нас еще имеется много крупных хозяйственных и организационных недостатков. У нас много крушений и аварий. Это вынуждает подвально всех отраслей ж. д. хозяйства и всех профессий. Слабо у нас особенно в путевом хозяйстве, но и в путевом хозяйстве мы имеем уже кривоносцев, как, например, дорожный мастер Забайкальской дороги т. Погребной, который достиг образцового состояния своего околка.

И в паровозном и вагонном хозяйстве — по ремонту, по лесному хозяйству, и на заводах мы не использовали своих резервов, особенно в службе эксплуатации.

Но мы видим сейчас, как стахановцы - кривоносцы во всех отраслях железнодорожного хозяйства показывают примеры подлинно-большевистской борьбы с этими «узкими местами». Товарищ завода «Можоревтов» Иншаков рассказывал о своих успехах по обточке колесных пар на станке «Геттеншайде», как он поднимал обточку при норме 8 пар и фактически выполнил 6 пар в смену до 23 колесных пар. Сейчас кривоносовское движение широко развернулось на «Можоревто» и значительно повысило производительность завода по выпуску дефицитных колесных пар. Мастеров, Мороз и сотни других кривоносцев — ремонтных рабочих дают прекрасные образцы равного повышения производительности труда, повышения качества ремонта, сведения на нет повторного межпоездного внепланового ремонта.

Наконец, в строительстве новых ж. д. линий и вторых путей мы стремимся наверстать упущенное. Здесь еще много неулучшений, затянута строительная, дороговизна, но уже в этом году мы имели стройку, где сотни людей работали кривоносцами.

На участке Вадуйки — Балашев — Пенза в этом году за 4 месяца мы дали новых вторых путей неизмеримо больше, чем прежде: если за предыдущие четыре года было построено вторых путей 257 км, то в этом году за 4 месяца построили 470 км вторых путей. (Аппелди смелты).

## III. Стахановско-кривоносовское движение обеспечивает выполнение сталинского задания — грузить 80000 вагонов в сутки

Как указал товарищ Сталин, «транспорт — это конвейер, где важна работа каждого работника, каждого винтика». Машинист может давать высокую техническую скорость, но если его будут задерживать у закрытых semaфоров, на станциях, то результат его высокой скорости будет сведен на-нет. Нужна дружная, слаженная работа всех служб, всех профессий для обеспечения нормального продвижения погруженных вагонов и с соответствующей скоростью.

Участковая скорость по сети поднялась в октябре до 18,6 км. в час, на 31 процент выше среднегодовой участковой скорости в прошлом году (14,2 км). По сравнению с сентябрем 1935 года участковая скорость поднялась на 10 процентов. Этому способствовал новый график движения поездов, введенный с 1 октября. В старых графиках также нашлись свои «узкие места» — «предельные» установки.

Слаженность частей прежде всего измеряется расписанием. График или, по простому, расписание поездов определяет очередность и порядок пропуска поездов. Ведь перегоны между станциями имеют определенную пропускную способность. Так, вот, в старых графиках в ряде случаев было нанесено, как, например, сто поездов, тогда как фактически их на этом участке бывало не более сорока. И реальные поезда вынуждены были простаивать на станциях зря только потому, что графиком были предусмотрены другие несуществующие, фиктивные поезда. Получалось ничем

не оправдываемое столпотворение, задержка поездов. В другом месте, наоборот, нужно пропустить реальных пятьдесят поездов, а искусственно занижали пропускную способность и предусматривали в графике, положим, пропуск только сорока поездов, чем ограничивали погрузку и перевозку. Мы тщательно пересмотрели все графики, выделили основное ядро постоянно обращающихся поездов, создали для них, в первую очередь для прямых маршрутов, наилучшие условия провоза, установили общесетевое расписание товарных поездов, чего до сих пор не было (существовало расписание только пассажирских поездов).

Раньше получалось так, что когда нужно было ускоренным порядком направлять какие-либо грузы, например, хлопок для московских фабрик, то приходилось продвигать хлопковые маршруты из Ташкента воинским графиком. В этом году мы продвигаем хлопковые маршруты обычным графиком товарных поездов, а скорость продвижения даем почти такую же, как в прошлые годы по воинскому графику поездов.

Новым графиком ликвидированы ненужные остановки, в частности, закрыты 282 блока и 104 разъезда. Конечно, и в новых графиках есть еще порядочные пробелы и недостатки. Мы сейчас детально изучаем практику введенных графиков, чтобы в весне переработать их и дать график, точно рассчитанный на то количество поездов, которое реально идет.

Сейчас наша боевая задача — борьба за точное соблюдение графиков, за строгое следование поездов по расписанию. Вы знаете, что до сих пор в пассажирские поезда у нас опаздывают, а товарные поезда до последнего времени ходили без расписаний или, как говорились, «по диспетчерскому графику», а на деле по произволу отдельных работников. График и расписание движения поездов должны быть железным законом работы транспорта. Но это не достаточно провозгласить. За график и расписанием нужна для тельная, упорная борьба, нужна слаженность всех частей железнодорожного транспорта, нужна такая четкая и аккуратная работа, при которой действия поезда пропускались бы вовремя и в точно установленном порядке.

Сейчас это далеко еще не достигнуто. Простои на участковых станциях по составлению и пераформированию поездов, под погрузкой и выгрузкой значительно превышают установленные нормы. По сравнению с прошлым годом нам удалось сократить простои на участковых станциях на 1 вагон, в среднем на 14 процентов и под грузовыми операциями (погрузкой или выгрузкой) — в среднем на 16 процентов, но этого совершенно недостаточно. Станционным работникам надо крепко подтянуться. Пример кривоносцев — станционных составителей Кожухара (ст. Ясиноватая, Екатеринбургской ж. д.), Древалы (ст. Бр. Лиман, Донецкой ж. д.), техникаского котельщика Дидеко (ст.



# Речь товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

Окончание. Начало см. на 2, 3 и 4 страницах

Железнодорожники своей работой за последние месяцы на деле разоблачили всю несостоятельность «теории предела» и показали, какие огромные резервы имеются в использовании существующей уже техники, наличных паровозов, вагонов, оборудования.

Но одновременно мы усиленно перестраиваем железнодорожный транспорт, проводим его техническую реконструкцию. Мы перешли с 1 ноября на отличное автоторможение. Будем за несколько месяцев мы построили 200 вагоноремонтных пунктов, которые значительно ускорят базу ремонта вагонов, мы переходим в ряде паровозных депо на теплую промывку паровозов, значительно ускоряя процесс промывки. Знаете ли вы, что в этом году проведены и не путевому хозяйству. Заведомо Центрального комитета партии и правительства в этом году железнодорожный транспорт получил большее подкрепление новым оборудованием и улучшил свое материальное снабжение.

Мы знаем, товарищи, что то, что мы требуем, еще надо сделать для удовлетворения нашей страны. Товарищ Микоян здесь говорил, что сейчас это отрасли промышленности извещивала карточную систему. Это результаты побед всей страны, побед нашей промышленности. (Аплодисменты)

У нас на транспорте мы еще планируем каждый груз Правды, мы уже перевыполнили план, но у нас еще, и сейчас, и в будущем, и в пассажирском движении есть еще огромные резервы. В особенности мы еще полнее не извещивали «карточную систему» в пассажирском движении — очереди на места в пассажирском поезде. Нам нужно ликвидировать эти затруднения, разгладить доверие и улучшить пассажирское движение.

Мы знаем, что на нашем пути много трудностей. Нужно перевозить людей, проходить техническое вооружение и перевозить транспорт.

В этом году железнодорожный транспорт получил от промышленности свыше 80 тысяч новых вагонов и двухконтинентальном, благодаря постановке вопроса товарищем Сталиным и решительной твердой поддержке народного комиссара тяжелой промышленности т. Орджоникидзе. (Аплодисменты).

Мы получаем от нашей тяжелой промышленности новые паровозы «ФД» и другие виды технического вооружения транспорта. Мы надеемся, что мы получим все необходимое для транспорта оборудование от нашей славы тяжелой индустрии, руководимой нашим Орджоникидзе. (Бурные аплодисменты).

Это дает нам уверенность, что мы в кратчайший срок еще больше улучшим все свою работу и будем грузить несомненно больше, чем грузим сейчас.

Работа железнодорожного транспорта сложна, в ней больше чем где-либо нужна четкая слаженность всех частей железнодорожного механизма. Работники, и большие и малые, должны работать, как лучшие части механизма, ибо каждый винтик решает судьбу. Возьмем вопрос сжигания. Даже если 90 процентов сети, а у нас сеть протяженностью свыше 80 тысяч километров, будет работать хорошо, а где-нибудь на маленькой станции стрелочник перевел стрелку неправильно, — получится крушение поезда, десятки вагонов могут быть разбиты, десятки часов потребуются для того, чтобы восстановить путь, движение. А часто не проходит и без жертв, — без убитых и раненых. Вот какое значение имеет каждый винтик. Вот почему на транспорте нужна борьба за то, чтобы у нас все люди были бы действительными работниками, что бы все люди были бы действительными стачановцами. У нас не может и не должно быть разгладяев, не должно быть людей, рабствующих вступов. К сожалению, у нас еще много таких.

Вот почему для нас важно, чтобы на таких постах, как стрелочники, люди работали честно, с душой, самоотверженно, как работает стрелочница станции Омск тов. Неудачина и сотни других стрелочников-кривоносовцев.

Мы должны поддерживать кривоносовцев в борьбе с разгладяями и с врагами. Мы должны разоблачать врагов.

Стахановцы-кривоносовцы железнодорожного транспорта неоднократно подтвердили на своих дорожных съездах и на недавнем прошедшем собрании кривоносовцев Московского узла, совместно с кривоносовцами других дорог, что каждый стачановец-кривоносовец не только сам должен работать безаварийно, но должен активно бороться с крушением и авариями, этим основным бичем железнодорожного транспорта, активно разоблачать аварийщиков, разгладяев, нарушителей трудовой дисциплины, быть бдительным и не допускать порывной работы враждебных и провокаторских элементов.

Классово-враждебных элементов на транспорте еще много. Врага стараются сержать нам работу для того, чтобы снизить пропускную способность сети, особенно тогда, когда мы приближаемся к погрузке 80 тысяч вагонов, которую мы обещали вождю нашей партии товарищу Сталину. Разгладяевские враждебные элементы пытаются всячески помешать, запугивать кривоносовцев в их борьбе за подвиг транспорта. А бюрократы и командиры им перер в этом помогают.

Кривоносовцы-стахановцы не должны забывать, что предельно-эксплуатационная нагрузка на железнодорожном транспорте еще полностью не достигнута. Еще живучи «предельно» настроения среди ряда не только паровозников и экспло-

атационников, но и среди вагонников, путейцев, связистов. При первых же затруднениях, замиксат, — а они на железнодорожном транспорте есть и еще будут — мы вступили в самый ответственный период нашей работы — амаче перевозки — эти настроения оживают, усиливаются. Если будет суровый экзамен для нас, железнодорожников. От нашей сплоченности, выдержки, ступорной самоотверженной работы всех железнодорожников зависит сделать эту зиму на транспорте блестящей зимой. (Бурные аплодисменты).

Нам, железнодорожникам, приходится сейчас, товарищи, работать, как на фронте, работаем не только много, работаем напряженно. Мы знаем, что значит не вывезти уголь; мы знаем, что значит не вывезти ту продукцию, которую производит стачановцы. Чувствуя эту ответственность, лучшие люди железнодорожного транспорта сейчас работают с удвоенной, с утроенной энергией, не жалея своего времени, не жалея своих сил, не жалея своего здоровья. И я могу сказать, что мы будем бороться за то, чтобы в будущем году наш транспорт вывезти на еще более широкую дорогу и чтобы быть готовым не только выполнять обещание, данное вождю нашей партии товарищу Сталину — давать среднесуточную погрузку — 80 тыс. вагонов, но если вождь партии, Центральный комитет, правительство дадут нам новое задание — быть готовыми с честью встретить и выполнить это новое задание. (Бурные аплодисменты).

Железнодорожники знают военное и оборонное значение транспорта. Мы должны быть готовы в обороне нашей родины, для

этого у нас есть слабая, хорошо вооруженная, крепкая Красная армия. (Аплодисменты). Мы знаем, что транспорт в военное время всегда играет крупнейшую роль. И мы, железнодорожники, заявляем: будьте уверены, Красную армию и нашу родину не подведем, вместе с трудящимися всей страны дадим достойный отпор любому врагу. (Бурные аплодисменты).

Железнодорожники, в первую очередь стачановцы-кривоносовцы, знают и помнят слова, сказанные товарищем Сталиным о том, что «Англия, как государство, была бы немисима без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее многочисленные территории. Точно так же СССР, как государство, был бы немисим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы».

Мы знаем, какая великая честь возлагается на железнодорожников нашими вождями, и будем работать так, чтобы уверенно, с честью нести славу нашей великой железнодорожной державы! (Аплодисменты).

\*\*\*

Товарищи, значение нашего совещания велико. На нем один завод объявляет первенство другого, одна ткачиха вымывает на соревнование другую, спорит один машинист с другим машинистом. У нас на железнодорожном транспорте паровозники спорят с эксплоатационниками, машинист с диспетчером, кондуктор с составителем, вагонник с путейцем. Это — соревнование дружной солидарности, показывающее

## РЕЧЬ тов. Е. ВИНОГРАДОВОЙ

(Ткачиха Вичугской фабрики ш. Ногна)

—Товарищи, разрешите мне передать товарищу Сталину и Центральному комитету партии пламенный комсомольский привет от стачановцев-виноградовцев нашей фабрики. (Аплодисменты).

Товарищи, я расскажу, как работаем мы, стачановцы текстиля. Я раньше работала на 16 станках. Недавно была в Москве и дала обещание товарищу Молотову и товарищу Андрееву, что перейду на 140 станков. Свое обещание я сдержала. Теперь я работаю на 144 станках. (Аплодисменты).

Как мы работаем? Наша задача заключается в том, чтобы знать хорошо технику, изучить станок и, самое главное, любить работу и дружить со смежницей. Это — самое главное.

И еще — широту. Раньше мы работали на 16—20 станках, бежали от одного к другому, сутка была, ничего у нас не получалось. Мало работниц выполняла задание и брака было больше. Сейчас я работаю на 144 станках. Мы обслуживаем их по трехдному маршруту. И что же? Мы всегда выполняем план на 102, 103, 106 процентов.

Когда мы начали работать на 144 станках, то в первый день дали 1492 метра за смену, во второй день — 1502 метра и в третий



Евдокия ВИНОГРАДОВА

день — 1512 метров. Нас три смежницы, и каждая дает такое количество продукции в смену. Смотрите, сколько мы стали выработать!

важное, что сегодня мы едины мы сплочены, как никогда, что сегодня вся великая армия труда нашего Советского Союза, в первую очередь передовиков-стачановцев, кривоносовцев, виноградовцев, готова драться до победного конца за новые победы в нашем социалистическом строительстве. Борьба нам нужна не мало. Мы еще не выкорчевали все корни капитализма, в особенности буржуазные и мелкобуржуазные остатки в сознании людей, в их привычках и навыках. Осколки врагов пытаются еще мешать нашему победному шествию.

На примере борьбы с крушением на железнодорожном транспорте мы видим это наиболее ярко. Но мы можем сказать, что стачановское движение, являющееся движением миллионов лучших, передовых людей нашей страны — угольщиков, металлургов, текстильщиков, железнодорожников и других, увеличивает наши силы и превращает весь рабочий класс, колхозников, всю страну в неприступную крепость.

Об эту крепость разобьется любой враг, будь то внешний или внутренний. (Аплодисменты).

Скажем же, товарищи, сегодня всем трудящимся, скажем нашему вождю товарищу Сталину, что армия труда, в первую очередь стачановцы, кривоносовцы, непобедима, она смела, твердо, уверенно под руководством ЦК партии, под руководством товарища Сталина пойдет вперед к новым великим победам!

(Бурные овации, зал долго стоя аплодирует, крики «Ура», «Да здравствует товарищ Сталин!», «Да здравствует товарищ Каганович!») (ТАСС).

Как мы передавали опыт остальным рабочим фабрики? Мы собирали производственные совещания, устраивали районные слеты. Моей последовательницей на комбинате «Большевик» является Татьяна Одинова и остальные работницы.

Сейчас вся наша фабрика работает на узлостной работе. По норме полагается обслуживать 40 станков, а мы работаем на 52, 74, 104, 144 и 148. Мы не считаем это пределом. Товарищ Сталин, я даю обещание, что не останусь на этом, через месяц я перейду на 150 станков и дам безбрачную продукцию, лучшую в мире ткань. (Аплодисменты).

Каков наш заработок? Если раньше зарабатывала 180, 200—270 рублей, то сейчас на 144 станках у меня будет заработок 600 рублей. Смотрите, как я повысила заработную плату! Сталин! — Очень хорошо.

Виноградова: — И мне хочется поблагодарить товарища Сталина, Центральный комитет партии и советскую власть за такую счастлившую жизнь, какой сейчас я живу. Я счастлива, как никогда! Это вы, товарищ Сталин, дали мне такую жизнь! (Продолжительные аплодисменты).



# ПОБЕДЫ КИТАЙСКОЙ КРАСНОЙ АРМИИ

**БЕЙПИН, 16 (ТАСС).**  
По сообщениям газет, китайская красная армия заняла города Лушань и Тяньцюань (на юго-запад от Ячжоу в западной части провинции Сычуань). Штаб командующего правительственными войсками Лю-Сяна

(глава сычуаньского правительства) эвакуирован из Цюндай в Синьцзинь, ближе к Ченду. Китайская красная армия захватила все дороги, идущие на восток и юг от Кандина (столица соседней Сиканской провинции).

## НАСТУПЛЕНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

**БЕЙПИН, 15 (ТАСС).**  
Согласно последним сообщениям из газеты „Дагунбао“, части китайской красной армии, занявшие города Лушань и Тяньцюань (западная часть провинции Сычуань), находятся под командованием Чжу-Д и Сюн Сян-цзя.

Тяньцзинская газета „Цзинбао“ сообщает, что отряды китайской красной армии снова приближаются к столице провинции Ганьсу—Ланьчжоу. Сообщение между Ланьчжоу и Сианем (столицей провинции Шеньси) прервано.

## ИТАЛО-АБИССИНСКАЯ ВОЙНА

### ИДУТ ОЖЕСТОЧЕННЫЕ БОИ

**ЛОНДОН, 16 (ТАСС).**  
По официальным сообщениям из Аддис-Абебы, отряд абиссинцев, вооруженный одними винтовками, встретил в Аноле (Огаденский фронт) сильный моторизованный итальянский отряд.

Абиссинцы повели стремительную атаку на танки и броневики. Захвачены четыре итальянских танка и два броневика. Шесть итальянских офицеров и много туземных солдат убиты. Отряд отступил в беспорядке.

На северном фронте абис-

синцы напали на итальянский отряд, превосходивший их по численности, и рассеяли итальянцев. Убит начальник итальянского отряда и много солдат.

На других участках северного фронта происходят авангардные бои, в которых принимают участие регулярные абиссинские войска.

Корреспондент „Дейли Мерью“ в Бербере (Британское Сомали) сообщает, что в районе Сасса-Бене идут „отчаянные бои“ за овладение важнейшими подъемами.

## КРАСНЫЙ КРЕСТ ШВЕЦИИ НАПРАВЛЯЕТСЯ В АБИССИНИЮ

**СТОКГОЛЬМ, 16 (ТАСС).**  
Передвижной отряд шведского Красного креста выехал сегодня из Джибути и послезавтра прибывает в Аддис-Абебу. Главное правление Красного креста Швеции заявляет, что отряд шведского Красного креста

будет направлен на южный фронт.

Красный крест в Швеции до сих пор собрал наличными 366 тысяч шведских крон, в том числе 61 тысяча шведских крон собрано профсоюзными.

## Французская концессия в Абиссинии

**ЛОНДОН, 13 (ТАСС).**  
По сообщению корреспондента агентства „Рейтер“ из Аддис-Абебы, по слухам, негус согласился предоставить концессию французской авиационной компании на установление

воздушной линии между Аддис-Абебой и границей Судана. Эта линия будет связана с дальнейшей линией, идущей от границы Судана и обслуживаемой английской авиационной компанией.

## МАССОВОЕ БЕГСТВО НАСЕЛЕНИЯ ИЗ ШАНХАЯ

**ШАНХАЙ, 15 (ТАСС).**

Паническое бегство китайского населения из районов Хонкью и Чапей продолжается. Эвакуируются не только китайские жители, но и магазины и мелкие предприятия. Число беженцев перевалило за 100 тысяч. Китайские власти, вопреки японское требование о повальных обысках, мобилизовали 4 тысячи полицейских, которые приступили к обыскам всех домов, находящихся в подконтрольных китайской полиции районах. Несмотря на такие методы „поисков“, ни убитца японского моряка, ни на падавшие на японский магазин не найдены.

## ЯПОНСКОЕ КОМАНДОВАНИЕ ПРИНИМАЕТ „НОВЫЕ МЕРЫ“

**ТОКИО, 16 (ТАСС).**

Агентство „Симбун Ренго“ сообщает, что состоявшееся в Шанхае совещание японских морских властей при участии командующего третьей эскадрой японского флота Хякутаке признало необходимость принятия новых мер по урегулированию последних шанхайских инцидентов. Совещание решило обсудить этот вопрос с японским послом в Китае Ариоки и запросить инструкции из Токио.

По словам „Ници-Ници“, совещание признало, что убийство японского моряка Накама и остальные инциденты свидетельствуют о наличии тайной антияпонской работы нанкинское правительство. Поэтому необходимо „пересмотреть отношения между Китаем и Японией“, „поставить“ их на новые рельсы. Бейпинские и тяньцзинские японские корреспонденты продолжают утверждать, что Чан Кай-ши твердо решил в случае необходимости подавить военной силой „движение за независимость Северного Китая“. Поэтому, по их словам, он сосредоточил семь дивизий войск на границах провинции Хэбэй и Шаньдун для того, чтобы оказать давление на Хань-цзю и Сун Чжюаня. Тяньцзинские корреспонденты „Асахи“ и агентства „Симбун Ренго“ указывают, что японские власти внимательно следят за планами нанкинское правительство и примут меры к предотвращению „военных действий“ в Северном Китае.

## НАНКИНСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОБИВАЕТСЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ КИТАЯ

**ТОКИО, 16 (ТАСС).**

Нанкинский корреспондент агентства „Симбун Ренго“, комментируя начало деловых работ конгресса Гоиндана, ссылается на данные „некоторых кругов“ и пишет, что „провропейская и просоветская группы совместно с группой противников Ван Цзин-вэя создали на конгрессе единый фронт для того, чтобы не допустить неопределенной позиции нанкинское правительство по вопросам китайско-японских отношений“.

Шанхайский корреспондент „Асахи“ утверждает, что недавние антияпонские события в Шанхае, положение в Северном Китае в

конечном итоге укрепили позицию Чан Кай-ши. Осуществив реорганизацию нанкинское армии, Чан Кай-ши, очевидно, сумеет еще больше укрепить свою диктатуру. Шанхайский корреспондент „Циндаи“ пишет, что отсутствие всяких надежд на японское сотрудничество в деле реализации финансовой реформы заставило нанкинское правительство добиваться всеми силами объединения все го Китая. В результате этого уже достигнуто соглашение нанкинское правительство Янь Шанем и Фын Юй-сином и ведутся переговоры с главой юго-западной группировки Чен Цзи-таном.

## Япония против проведения финансовой реформы

**ТОКИО, 16 (ТАСС).**

По сообщению „Асахи“, министр иностранных дел в Японии Хирота 5 ноября пригласил английского посла в Японии Клайва и уведомил его об отказе японского правительства участвовать в международной займе Китая. Японское правительство считает, что иностранные займы лишь подорвут способность Китая осуществить оздоровление экономики собственными силами.

Агентство „Дэмпо Цусин“ сообщает, что временно исполняющий обязанности председателя испол-

нительного шаня (палаты) нанкинское правительство Куи Сян-си 15 ноября обратился к японскому военному атташе в Китае Исоги с просьбой, чтобы Япония поддержала финансовую реформу нанкинское правительства. Куи Сян-си указал, что японская позиция сорвет реформу и углубит финансовый кризис в Китае. Исога, по словам агентства, отклонил просьбу Куи Сян-си и указал, что лидеры нанкинское правительства, проводя реформу, руководились только личными интересами, к тому же реформа осуществлена без согласования с Японией.

## Провал японской авантюры

**БЕЙПИН, 15 (ТАСС).**

По сообщениям газет, японское военное командование разрешило китайским властям послать специальный полицейский отряд в Сяньхэ. 13 ноября руководители „восстания“ выехали в Тяньцзинь и китайский полицейский отряд вступил в город.

Город Сяньхэ, находящийся недалеко от Бейпина, был недавно захвачен „мя-

тежниками“, работавшими по заданию японских агентов, ставящих себе целью организацию „независимого“ режима в Северном Китае. Провал авантюры в Сяньхэ, по мнению политических кругов, явился результатом нежелания китайского населения следовать за демагогическими лозунгами японских агентов „об уничтожении налогового бремени“ и т. д.

12 ноября, в 6 часов вечера, в помещении комбуза состоялся показательный урок для пропагандистов—как нужно проводить занятия в школах сети партпрессы. Явка для пропагандистов обязательна.  
Партикомитет.

20 ноября, в 6 часов вечера в доме партпрессы созывается очередной семинар пропагандистов по истории ВКП(б).  
Партикомитет.

Редакция газеты „Ударник Кузбасса“ доводит до сведения, что в соответствии с введением 20 номеров в месяц кроме последующих дней газета не выходит в следующие числа каждого месяца: 4, 10, 16, 21, 28.  
Редакция газеты „Ударник Кузбасса“.

Ответственный редактор П. НАЙДИЧ

Транспортный отдел РУ открывает курсы стрелочников с 20 ноября. Время обучения оплачивается. За справками обращаться в контору транспортного отдела К. Кацеву.

В связи с окончанием строительства мелькомбината, Прокопьевская контора хлебопечной ликвидирована. Организации и частные лица, имеющие претензии к хлебопечной, должны предъявить таковые в десятидневный срок со дня опубликования объявления. Претензии, предъявленные по истечении указанного срока, удовлетворяться не будут.  
ЛИКВИДАТОМ.

Зенковскому каменному карьеру требуется ОПАЛЬЩИК. Справиться в конторе карьера.

**ПРОКОПЬЕВСКИЙ ДРАМАТЕАТР**

**20 ноября**

**Первый выездной спектакль**

**Клуб имени тов. Ворошилова**  
в. ВИШНЕВСКИЙ

**Оптимистическая трагедия**

В 3-х актах

Начало в 9 часов вечера

Станции скорой помощи срочно требуются квалифицированный шофер, конюха и кучера. Обратиться в часы занятий в контору.

Поймали дикую козу (самка). Желающие купить могут обратиться 2-й Ленинский переулок № 20 к Стучилину М. М.

Уполкрайлит А—369.

**Кино-театр им. Эйхс**

**Сегодня**

новый звуковой художественный фильм

**Граница**

МЕЖДУ СЕАНОС МИ ТАНЦЫ

Начало сеансов в 6-8-10 часов.

Отдел подготовки кадров Прокопьевского РУ производит прием на курсы вагоновожатых и кондукторов трамвая. Срок обучения: вагоновожатых—2 с половиной месяца, кондукторов—полтора месяца. Заявления подавать в рудоуправление, 3-й этаж, комн. № 66, т. Мясяеву до 24 ноября с. г. К заявлению прилагать справку о социальном происхождении с предъявлением паспорта. Об условиях узнать там же. Отдел подготовки кадров.

Прокопьевск, тит. „Ударник Кузбасса“.