

Кузбасс

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Орган Кемеровского обкома и горкома ВКП(б) и областного Совета депутатов трудящихся

№ 152 (6394). / ВОСКРЕСЕНЬЕ, 1 АВГУСТА 1948 г. / Цена 20 коп.

Сталинский День железнодорожника

Весь многомиллионный советский народ, совместно с работниками железнодорожного транспорта, отмечает сегодня Всесоюзный сталинский День железнодорожника.

Три миллиона тружеников железных дорог Советского Союза сегодня подводят итоги своей работы, отчитываются перед великим Сталиным, перед партией, перед народом о достигнутых ими успехах, берут на себя новые обязательства в борьбе за выполнение пятилетки в четыре года, за досрочное выполнение годового плана.

Транспорт является важнейшей частью народного хозяйства, главным нервом экономической жизни страны.

В своей исторической речи на приеме работников железнодорожного транспорта в 1935 году товарищ Сталин говорил, что «СССР, как государство, был бы немалым без первоначального железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы».

Под руководством большевистской партии и лично товарища Сталина железнодорожный транспорт в нашей стране превратился в мощную силу, способствующую бурному росту народного хозяйства.

Вместе с народным хозяйством в годы сталинских пятилеток рос и железнодорожный транспорт.

Большое развитие получил железнодорожный транспорт Сибири. Крупнейшие железнодорожные узлы Кузнецкого бассейна, выросшие в годы сталинских пятилеток, в текущем пятилетии будут значительно расширены и реконструированы. Новые железнодорожные линии соединят Кузбасскую магистраль с новыми рудниками, шахтами, городами, пройдут по богатейшим местам нашей области, дадут мощный толчок к развитию производительных сил Кузбасса.

Железнодорожники Кузбасса встречают свой праздник в обстановке высокого трудового подъема. Тысячи станционных закрепили выполнение годовых обязательств, свыше тысячи выполнили пятилетние нормы. Вместе со всеми трудящимися области железнодорожники бассейна готовятся достойно встретить тридцать первую годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Мощная волна социалистического соревнования охватывает сейчас все предприятия кузбасских отделений дороги, поднимает железнодорожников на борьбу за досрочное выполнение плана текущего года.

Талантливый поездной диспетчер тов. Зюров организовал на южном участке Новокузнецкого отделения дороги многократные операции с одним и тем же вагоном. Это позволило станции план отгрузки руды выполнить с значительно меньшим подвижным составом.

По примеру тимощевцев и морозовцев организовавших в условиях дефицита восстановления паровозов и ремонт вагонов железнодорожники Кузбасса восстанавливали десятки локомотивов и отремонтировали тысячи вагонов, предназначенных под кабы.

Лучший машинист электровоза Беловского электровозного депо тов. Кривов комплексным применением передовых методов труда добился высших успехов. Он два раза перекрыл существующие нормы пробега электровоза между подомочными ремонтами и сейчас собираются перекрыть их вновь. Тов. Кривов поднимает новое замечательное движение машинистов локомотивов. Это движение имеет большое значение. Оно экономит государству немалые средства, позволяет полнее использовать парк паровозов и электровозов, намного увеличивает грузоперевозки бассейна.

Десятки и сотни железнодорожников внесли много ценных предложений, обеспечивающих высокую производительность труда, увеличение пробега, ускорение оборота локомотивов и вагонов.

Задача профсоюзных организаций железнодорожников состоит в том, чтобы широко распространить опыт передовиков соревнования, сделать его достоянием основной массы работников транспорта.

Социалистическое соревнование улучшает работу транспорта, приносит реальные результаты. По сравнению с соответствующим периодом прошлого года, Кузбасские отделения дороги намного увеличили по-

грузку угля и металла, руды и леса, строительных материалов и кокса. Однако государственный план грузки в июле не выполнен. Достигнутые успехи еще не соответствуют тем требованиям, которые предъявляют к транспорту промышленности и сельскому хозяйству Кузбасса.

Железнодорожники бассейна еще не выключают заданной им нормы оборота вагонов, медленно внедряют промышленные методы производства и механизацию трудоемких процессов, слабо распространяют передовые методы труда.

Третий квартал является решающим в работе транспорта. Десятки крупнейших предприятий бассейна, угольные шахты и тресты обязались досрочно завершить государственный план в 7 ноября. Они успешно выполняют свои обязательства. Многие из них, как заводы «Гута», «Клан» и другие уже выполнили восьмимесячный план и работают сейчас в счет сентября месяца. Десятки шахт и заводов досрочно завершили семимесячный план и дали много продукции сверх плана. Колхозы и совхозы области уже приступили к уборке богатого урожая и скоро предъявят повышенные требования к транспорту.

По инициативе колхозников Тисульского района, в Кузбассе началось социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана хлебозаготовок к 25 сентября. Миллионы пудов зерна предстоит за короткий срок перевезти железнодорожникам нашего бассейна. К этим важным перевозкам они должны быть хорошо подготовлены.

Железнодорожники бассейна должны увеличить темпы перевозок в соответствии с требованиями соревнующихся предприятий, преодолеть то отставание, которое образовалось в июле на основных участках Кузбасской дороги.

Лето и осень — лучшее время для подготовки предприятий к работе в тяжелых условиях суровой сибирской зимы. Надо образцово подготовить транспорт к зиме, помочь фабрикам и заводам создать необходимые запасы сырья и топлива.

Путь — основа транспорта. От того, насколько хорошо будет подготовлено к зиме путевое хозяйство, во многом зависит успех выполнения государственного плана грузоперевозок.

Несмотря на большой объем путевых работ, кузбасские дистанции пути готовятся к зиме более интенсивно, чем в прошлые годы. Однако предстоит еще много работы по капитальному и среднему ремонту пути, установке стрелок на щебенку и т. д. Этот участок работы требует от железнодорожников неослабного внимания и заботы. Необходимо качественно и в срок выполнить все работы по обеспечению зимней надежности и прочный путь для «товарных экспрессов» и «красных стрел».

Свой традиционный праздник железнодорожники встречают мобилизацией всех сил на выполнение поставленных партий и правительством задач. Кузбасские железнодорожники не раз показывали примеры успешного преодоления трудностей. Они и сейчас успешно справятся с ними.

Улучшение работы железнодорожного транспорта — общегосударственное, общенародное дело. Предприятия должны по государственному, по советскому отношению к железнодорожному хозяйству, всемерно оказывать ему помощь в выполнении в срок заказов и максимальным сокращением простоев вагонов на заводских путях.

Борьба за дальнейший технический прогресс — это борьба за новый логотип транспорта, за увеличение его мощи и пропускной способности. Железнодорожники Кузбасса должны по-большевистски внедрять и осваивать новую технику и технологии, среднепрогрессивные нормы, искоренять косность и рутину, мешающие железнодорожному транспорту двигаться вперед.

Преданные делу партии Ленина — Сталина, кузбасские железнодорожники сделают все возможное для улучшения работы транспорта, для дальнейшего укрепления экономического могущества нашей Родины.

Сталинский День железнодорожника должен явиться началом нового подъема работы транспорта.

Горняки торы Высокой лауреат Сталин-

месячного задания рапортовали коллектива шахты «Полысаевская» (начальник тов. Черныков), «Физкультури» (начальник тов. Комаров), «Вутовка» (начальник тов. Хохлов), «Южная» (начальник тов. Пыганков) и № 9-15 (начальник тов. Сучачев).

За день до срока закончили месячный план горняки треста «Беловуголь».

Выполнили годовые обязательства

АНЖЕРО-СУДЖЕНСКОЕ. (Нор. «Кузбасс»). Достойную встречу у Дня шахтера готовят горняки шахты № 5-7. Коллектив горняков участка тов. Беляева первый на шахте завершил выполнение годовых

КУЗНЕЦКИЙ КОМБИНАТ ВЫПОЛНИЛ ПЛАН ПО ВСЕМУ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОМУ ЦИКЛУ

Вчера, 31 июля Кузнецкий металлургический комбинат завершил выполнение июльского плана по всему металлургическому циклу, дав тысячи тонн металла сверх программы.

Первым на заводе выполнял план доменный цех. Уже 30 июля он работал в счет плана августа.

Весь советский народ празднует сегодня Всесоюзный День железнодорожного транспорта. Большевистский привет славной армии железнодорожников!

От совещания передовых рабочих, инженерно-технических работников и служащих предприятий черной металлургии Урала и Востока

Товарищу СТАЛИНУ И. В.

ДОРОГОЙ ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ!

Мы, работники черной металлургии Урала и Востока, собравшись в г. Свердловске на совещание, посвященное внедрению прогрессивных технико-экономических норм, дальнейшему снижению себестоимости продукции и повышению рентабельности предприятий, шлем Вам, генеральному вождю народов, нашему любимому отцу и учителю, пламенный большевистский привет.

В 1930 году, на XVI съезде ВКП(б), Вы поставили перед большевистской партией и советским народом грандиозную задачу создания новой угольно-металлургической базы на Востоке. По воле Вайшей и под Вашим, товарищ Сталин, мудрым руководством советский народ, сплотившись волею партии Ленина — Сталина, вопреки всем проклятам врагов, в короткий срок создал Урало-Кузбасский комбинат — могучую промышленную базу на Востоке.

За годы сталинских пятилеток на Урале построен гигант советской индустрии — Магнитогорский металлургический комбинат, построены Ново-Тагильский и Челябинский металлургические заводы, мощностя которых растут с каждым годом. В Сибири создана новая угольная база — Кузнецкий бассейн и построен оснащенный передовой техникой Кузнецкий металлургический комбинат. Коренным образом преобразились Свердловский, Златоустовский, Чусовской, Верх-Исетский, Северский, Лысьвенский и другие старые уральские заводы, имеющие в прошлом отсталую демидовскую технику. Заново созданы заводы по производству труб, ферросплавов, отливонок и коксохимических заводов. Железные рудники: Магнитогорский, Высокогорский, Бакальский, Гороблагодатский, Горный Шор и другие стали крупнейшими предприятиями по обеспечению сырьем металлургических заводов.

Созданная благодаря Вашему мудрому предвидению угольно-металлургическая база на Востоке в период Великой Отечественной войны сыграла огромную роль в деле разгрома злейших врагов человечества — германского фашизма и японского империализма.

Металлургия Урала и Востока успешно выполняла задание Партии и Правительства по обеспечению военной промышленности металлом и, несмотря на огромные трудности войны, строила новые предприятия и наращивала мощи действующих предприятий. Металлургия Урала и Востока в 1947 году увеличила по сравнению с довоенным периодом выплавку чугуна на 63 процента, стали на 68 процентов, производство проката на 80 процентов, выжиг кокса на 104 процента, добычу руды на 59 процентов.

Используя огромные преимущества социалистического строя, советский народ, руководимый партией Ленина — Сталина, успешно ликвидировал последствия войны. Промышленность Урала и Востока играет в этом деле серьезную роль, она является важнейшей базой восстановления и развития народного хозяйства СССР. В период послевоенной сталинской пятилетки металлургия Урала и Востока вместе со всем Советским народом дружно включилась в социалистическое соревнование за досрочное выполнение пятилетнего плана и, неустанно совершенствуя технику производства, в напряженной борьбе за металл, результатами своих трудов еще больше поднимут и ускорят могущество и славу нашей любимой Родины.

Мы рады сообщить Вам, дорогой Иосиф Виссарионович, что металлургия Урала и Востока в третьем, решающем году пятилетнего плана выплавки чугуна в 6 месяцев 1948 года выполнила на 103,1 процента, стали на 104,9 процента, производства проката на 104,9 процента, выжиг кокса на 102 процента, добычи руды на 102,4 процента.

На восточных предприятиях черной металлургии проведена большая работа по механизации трудоемких процессов, улучшению технологии производства и организации труда, в результате чего производительность труда за 5 месяцев 1948 года, по сравнению с планом, возросла на 7,2 процента, а по сравнению с довоенным периодом на 17,3 процента.

Гордость и славу наших предприятий составляют люди — многочисленный отряд рабочих, инженеров, техников, квалифицированных мастеров своего дела. У нас выросли многие выдающиеся передовики производства, подлинные вожаки социалистического соревнования, носители технического прогресса и высокой культуры труда.

Горняки торы Высокой лауреат Сталин-

ской премии т. Еременко за истекшие два года и шесть месяцев выполнил уже 7,5 годовых заданий и до конца пятилетки обязался дать еще не менее 6—7 годовых норм. Мастера доменной печи № 3 Магнитогорского металлургического комбината т. Орлов и т. Черкасов достигли в этом году коэффициента использования полезного объема доменной печи 0,86—0,88. Сталиар Кузнецкого металлургического комбината т. Мерзляков за истекшие два с половиной года пятилетки выплавил сверх нормы 5.800 тонн стали, а выходящий блонинга т. Сомов вместе с бригадой за это же время предал сверх задания 70 тысяч тонн слитков. Старший горновой Чусовского металлургического завода ч. Бабич за 6 месяцев 1948 года выплавил сверх задания 2 тысячи тонн чугуна, а коллектив става «800» под руководством инженера т. Чернотоп прокатал сверх задания 10 тысяч тонн металла. Сталиар Ново-Тагильского металлургического завода т. Шалимов за полугодие дал сверх задания более 600 тонн стали. Горновой Серовского металлургического завода т. Фукалов выполнил план первого полугодия на 125 процентов и достиг коэффициента использования объема доменной печи за второй квартал 0,72, а за полугодие 0,76. Выплавщик Верх-Исетского металлургического завода т. Алексеев выполнил полугодие задание на 127 процентов.

Огромную роль в улучшении работы черной металлургии сыграли проведенная Партией и Правительством денежная реформа, отмена карточной системы и решение Правительства о преимуществах для работников черной металлургии и награждения орденами и медалями за выслугу лет.

Мы горячо благодарим нашу Партию, Правительство и лично Вас, дорогой Иосиф Виссарионович, за неустанную отеческую заботу, которую Вы проявляете о нас, металлургах.

На совещании мы обменялись опытом работы передовых людей, достигшими лучших агрегатов, цехов и заводов и наметили пути дальнейшего подъема черной металлургии, наилучшего использования имеющихся резервов производства, снижения себестоимости продукции и повышения рентабельности предприятий.

Глубоко понимая, что достигнутые нами результаты далеко не исчерпывают всех имеющихся возможностей черной металлургии и создавая свою ответственность перед страной за обеспечение растущих потребностей народного хозяйства в металле, мы обязались использовать наши резервы и этим самым способствовать дальнейшему укреплению экономической мощи Советского Союза, успешному движению нашей Родины вперед к коммунизму.

На совещании металлургов Урала и Востока мы обдумали и приняли развернутый план действий, предусматривающий ускорение всех производственных процессов, обеспечение их непрерывности, внедрения прогрессивных технико-экономических норм использования оборудования, сырья, материалов, топлива. Мы обдумали вопросы, связанные с дальнейшим поднятием производительности труда и снижением себестоимости, а также вопросы всемерного улучшения жилищных и материально-бытовых условий трудящихся, повышения деловой квалификации и социалистической сознательности рабочих и инженерно-технических кадров.

Принятые нами мероприятия предусматривают широкое внедрение новой техники и дальнейшую автоматизацию производства, механизацию трудоемких процессов и надлежащий уход за оборудованием. Мы ставим своей важнейшей задачей обеспечить естественное соблюдение технологической дисциплины, организацию правильного питания доменных печей, ускорение шихты для них, правильной шихтовки и разливки мартеновских плавок, сокращение всех затрат на единицу продукции, создание необходимых запасов сырья и топлива, подготовку заводов для бесперебойной работы в зимних условиях. Все это обеспечит не только дальнейший рост производства, но одновременно даст возможность улучшить качество продукции, значительно снизить себестоимость и повысить рентабельность наших предприятий.

Дорогой Иосиф Виссарионович! Проверив и подсчитав наши возможности по каждому агрегату, цеху, заводу, руднику, в целях досрочного выполнения плана третьего, решающего года послевоенной сталинской пятилетки, мы принимаем на себя на второе полугодие 1948 года следующие обязательства:

По металлургическим заводам

Магнитогорский металлургический комбинат им. Сталина (директор т. Носов)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 0,91 при плане 0,95, сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 6 тонн при плане 5,95 тонн, дать сверх плана второго полугодия 40 тысяч тонн проката, повысить выход металлургического кокса до 93 процентов, увеличить производительность эскаватора на 1 кубометр емкости ковша до 157 кубометров горной массы в смену, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха вы-

плавку чугуна на 4 процента, стали на 4 процента, производство проката на 5 процентов против годового плана, дать в 1948 году 30 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Кузнецкий металлургический комбинат им. Сталина (директор т. Белан)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 0,98, сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 6,15 тонн при плане 6,12 тонн, дать сверх плана второго полугодия 20 тысяч тонн проката и 45 тысяч тонн железной руды, повысить

производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 4 процента, стали на 5 процентов, производство проката на 3 процента против годового плана и дать в 1948 году 12 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Ново-Тагильский металлургический завод (директор т. Вайсберг)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 0,94 при плане 0,97, сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 5,5 тонн при плане 4,7 тонн, дать сверх плана второго полугодия 17 тысяч тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 7 процентов, стали на 10 процентов, производство проката на 8 процентов против годового плана, дать в 1948 году 13 миллионов руб. экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Челябинский металлургический завод (директор т. Сокол)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 1,14 при плане 1,24, дать сверх плана второго полугодия 2 тысячи тонн стали и 3.400 тонн проката, повысить выход металлургического кокса до 93 процентов, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 11 процентов, стали на 3 процента, производство проката на 6 процентов против годового плана, дать в 1948 году 7 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Металлургический завод им. Серова (директор т. Лукашенко)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 1,00 при плане 1,10, сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 3,85 тонн при плане 3,61 тонны, дать сверх плана второго полугодия 5 тысяч тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 14 процентов, стали на 5 процентов и производство проката на 7 процентов против годового плана и дать в 1948 году 12 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Златоустовский металлургический завод им. Сталина (директор т. Перцев)

Достигнуть сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей по цеху № 1 4,9 тонны при плане 4,78 тонны и по цеху № 2 4,5 тонны при плане 3,92 тонны, дать сверх плана второго полугодия 10 тысяч тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 4 процента, производство проката на 4 процента и дать в 1948 году 16 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Чусовской металлургический завод (директор т. Попов)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 1,00 при плане 1,09 сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей по мартеновскому цеху 2,9 тонны при плане 2,13 тонны и по дуллек-цеху 5,8 тонны при плане 5,23 тонны, дать сверх плана второго полугодия 10 тысяч тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 16 процентов, стали на 18 процентов и производство проката на 9 процентов против годового плана, дать в 1948 году 9 миллионов 400 тысяч рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Лысьвенский металлургический завод (директор т. Трегубов)

Достигнуть сема стали с квадратного метра площади под действующих мартеновских печей 4,8 тонны при плане 3,76 тонны, дать сверх плана второго полугодия 8.700 тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 11 процентов и производство проката на 16 процентов против годового плана, дать в 1948 году 17 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Белорецкий металлургический комбинат (директор т. Овчаренко)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 1,30 при плане 1,41, сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 3,1 тонны, дать сверх плана второго полугодия 2.500 тонн готового проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 19 процентов, стали на 15 процентов и производство проката на 4 процента против годового плана, дать в 1948 году 8 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Верх-Исетский металлургический завод (директор т. Радкевич)

Достигнуть сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 5,4 тонны при плане 4,42 тонны, дать сверх плана второго полугодия 3 тысячи тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 13 процентов и производство проката на 9 процентов против годового плана, дать в 1948 году 7 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Новосибирский металлургический завод (директор т. Лазутин)

Дать сверх плана второго полугодия 9.500 тонн проката и 1 тысячу тонн холоднокатанной ленты, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 6 процентов против годового плана, дать в 1948 году 3 миллиона рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Металлургический завод «Амурсталь» (директор т. Ижнев)

Достигнуть сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 3,35 тонны, дать сверх плана второго полугодия 3.500 тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 4 процента и производство проката на 9 процентов против годового плана, дать в 1948 году 1 миллион рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Нижне-Тагильский металлургический завод им. Куйбышева (директор т. Гуляев)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 1,09 при плане 1,13, сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 5,2 тонны при плане 5 тонн, дать сверх плана второго полугодия 2.400 тонн готового проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 10 процентов, стали на 3 процента и производство проката на 7 процентов против годового плана, дать в 1948 году 3 миллиона 500 тысяч рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Нижне-Салдинский металлургический завод (директор т. Журавлев)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей 1,25 при плане 1,42, сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 4,35 тонны при плане 3,7 тонны, дать сверх плана второго полугодия 4 тысячи тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 21 процент, стали на 20 процентов и производство проката на 6 процентов против годового плана, дать в 1948 году 6 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Узбекский металлургический завод (директор т. Ходжаев)

Достигнуть сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 3 тонны, дать сверх плана второго полугодия 2 тысячи тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 8 процентов и производство проката на 10 процентов, дать в 1948 году 5 миллионов рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Казахский металлургический завод (директор т. Бакет)

Достигнуть сема стали с квадратного метра площади под мартеновских печей 3,2 тонны при плане 3 тонны, дать сверх плана второго полугодия 4.600 тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 11 процентов и производство проката на 10 процентов против годового плана, дать в 1948 году 2 миллиона рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.

Алапаевский металлургический завод (директор т. Вершинин)

Достигнуть коэффициента использования полезного объема доменных печей по Алапаевскому цеху 1,30 при плане 1,50 и по Верхне-Синячинскому цеху 1,60 при плане 1,85, сема стали с квадратного метра площади под действующих мартеновских печей по Алапаевскому цеху 4,35 тонны и по Верхне-Синячинскому цеху 2,75 тонны, дать сверх плана второго полугодия 1.600 тонн проката, повысить производительность труда и увеличить на одного рабочего цеха выплавку чугуна на 19 процентов, стали на 13 процентов и производство проката на 3 процента против годового плана, дать в 1948 году 4 миллиона рублей экономии от снижения себестоимости сверх годового плана.



Машинысты товарных экспрессов

1. «ВИНА» МАШИНИСТА КРИВОГО

Главный инженер электродепо станции Белово, Виталий Сергеевич Макаревич рассказывает:

— Полугодовой план среднего ремонта электропоездов нашего депо выполнен в течение четырех месяцев. Причем каждая машина находилась в ремонте на 4,3 суток меньше, чем положено по графику. Ежемесячно наши машинисты проводят по участку более 500 тяжеловесных поездов. Неуклонно повышается производительность труда в ремонтных цехах. За счет лучшей организации производственного процесса, широкого внедрения малой механизации нам удалось более ста рабочих перевести из депо на другие предприятия угля, но это ни в какой мере не отразилось на выполнении государственного плана. Предприятие работает рентабельно. В мае мы сэкономили около 150 тысяч рублей. Простой электропоездов на подомочном ремонте ниже нормы, но должен признаться, что план подомочного ремонта не выполняем.

Главный инженер улыбается и шутит: «Вот так!»

— Но в этом можно обвинить только машинистов, в частности Семена Кривоногова.

В чем же «вина» Семена Степановича? В эксплуатации электропоездов на железнодорожном транспорте существует такое правило: каждая машина после 75-тысячного пробега обязана становиться на подомочный ремонт.

Машинист Кривов нарушил это правило. Он взял обязательство довести пробег своей машины между подомками до 140 тысяч километров. После того, как электропоезд пробежал свою «законную» норму, его осмотрела специальная комиссия. Она единодушно решила, что машина находится в отличном техническом состоянии и в ремонте не нуждается.

Только после 142 тысяч километров пробега электропоезд поставили на подомочный ремонт. Идея о 140-тысячном пробеге, Семен Кривов взял обязательство сделать на своем электропоезде 200 тысяч километров пробега и уже на сегодня имеет свыше 120 тысяч.

Кривов не один. Десятки машинистов включились в борьбу за удлинение межподомочных пробегов. Так электропоезда машиниста Кузнецова пробежали уже 143 тысячи километров, Романова — 110, Миронова — 113, Братухина — 118 тысяч.

Государственное значение этого движения станет еще более ясным, если учесть, что подомочный ремонт каждого электропоезда стоит 65 тысяч рублей. Чем реже машина становится на ремонт, тем больше она сможет провести поездов, тем больше будет сэкономлено государственных средств.

Вот почему депо «не выполняет плана» подомочного ремонта. Вот в чем «вина» машиниста Кривого. Вот почему на него «обязался» главный инженер.

2. ЭКЗАМЕН НА ЗРЕЛОСТЬ

Есть на юге нашей страны небольшая станция Тимошевская. Там паровозники проявили замечательную инициативу. Они решили своими силами восстанавливать локомотивы, требовавшие заводского ремонта. Вскоре это движение было подхвачено по всей сети железных дорог.

Комсомольцы электропоездов пришли к началу июля депо тов. Демченко к заявлению: «Мы хотим следовать примеру тимшевцев и решить своими силами восстановить разрушенный электропоезд».

Разрешение было дано. В течение года электропоезды восстанавливали шесть машин, стоявших в бездействии.

Но вот недавно коллективу электропоездов было дано особое ответственное поручение — капитально отремонтировать электропоезд.

Объем работ был исключительно большим. Нужно было разобрать кузов, вскрыть всю высоковольтную и низковольтную электропроводку, перебрать тяговые двигатели, разобрать рессорное подвешивание, тормозную систему и т. д. Но самым сложным делом была выправка рам тележек, оказавшихся потугнутыми.

На заводах для этого имеются специальные установки, в депо их не было. На помощь пришла рабочая смена. Старший мастер цеха по ремонту и среднего ремонта Павел Арсентьевич Сырцов изготовил специальные приспособления. Под его руководством бригада слесаря Исаева произвела выправку потугнутых рам.

Необходимо было также заново смонтировать колесные пары. Токари Иван Белов и Михаил Прусов успешно справились с этим заданием.

Выпущенная из ремонта машина получила хорошую оценку.

Начальник заготовительного цеха Николай Иванович Мыльников говорит:

— Выпуск из капитального ремонта электропоезда — большое достижение нашего коллектива. Одержанная победа знаменательна еще и тем, что по всей сети железных дорог Союза это — первый случай, когда подобный ремонт выполнялся в условиях депо. Значит, экзамен на техническую зрелость нашим коллективом выдержан с честью.

3. КУРАТОРШУ СМЕНАЕТ НОВАЯ ТЕХНИКА

В эксплуатации электропоездов огромное значение имеет качество изоляции катушек высокого напряжения. До последнего времени эта работа выполнялась поустаревшему. Лаком покрывалась только поверхность обмотки.

Главный инженер электродепо тов. Макаревич, мастер электромашиностроения Владимир Сахаров и другие инженеры положили немало труда, чтобы покончить с этой отсталостью.

Теперь в особом аппарате под большим давлением лак пропитывает собой до металла всю обмотку катушек, заполняет все поры изоляционного материала. Новая техника наступает широким фронтом. Она заменяет собой старые способы производства. Для того, чтобы снять бандаж у колесной пары, раньше затрачивали полтора — два часа. Теперь, когда угольный горющий электрическим и подвели мощный кран, эта операция отнимает всего 15—18 минут.

Схема установки для оточки бандажей без выкатки колесной пары из под электропоезда, поступившая из управления дороги, оказалась с дефектами. За дело взялся мастер Константин Александрович Кривенцов. Он творчески переработал схему установки и осуществил ее по своему оригинально. В результате процесс оточки бандажей без выкатки колесной пары из под электропоезда был осуществлен и полностью механизирован.

За последнее время в депо сконструировано и построено своими силами 8 подомочных кранов, внедрено 6 производственных усовершенствований. Это значительно облегчило труд, повысило качество ремонта, ускорило производственный процесс.

Беловские электропоезды хорошо выполняют свои обязательства. По результатам работы за май и июль депо присуждено первое место на Юго-Восточной дороге. Достойно встречая День железнодорожника, передовой коллектив полон решимости одержать новые производственные победы.

В. МАРТЫНОВ.

К новым трудовым подвигам

Сегодня вся наша страна отмечает Всесоюзный сталинский День железнодорожного транспорта. Это один из знаменательных традиционных праздников советского народа. Железнодорожники, руководимые большевистской партией и советским правительством, воодушевленные постоянной сталинской заботой о транспорте, самоотверженно трудятся на благо родной страны и отдают все свои силы на дело восстановления и дальнейшего развития железнодорожного транспорта.

Железнодорожники Кузбасса 13-ю годовщину сталинского Дня железнодорожника встречают большими достижениями. В первом полугодии 1948 года коллективы кузбасских отделений дороги погрузили больше грузов, чем за весь период прошлого года: угля на 22 тысячи вагонов, кокса — на 5 тысяч, металла — на 11 тысяч, леса — на 6 тысяч и строительных грузов — на 6.200 вагонов.

Работа кузбасских отделений имеет большое значение на Томской дороге, она решает успех работы дороги в целом. Из четырех отделений бассейна три внеклассных и одно первого класса. Станция Усть-Тыш является самой крупной станцией Советского Союза по погрузке угля, а Беловское отделение по количеству погрузок угля является первым отделением в Советском Союзе. Новокузнецкое отделение по количеству выгрузки также является первым в Союзе.

Железнодорожники Кузбасса — гордость нашей страны. Более тысячи лучших людей кузбасских отделений уже выполнили свои пятилетние нормы. Тысячи стахановцев выполнили свои годовые производственные задания и задания четырех лет. Токарь депо Токки тов. Панков выполнил за два с половиной года 7,3 годовых нормы и работает сейчас в счет 1953 года. Кузнец вагонодела депо Токки Степанов Федор Илларионович выполнил пятилетку за два с половиной года. Прекрасно работают машинисты Деревягин Н. П., выполняющий нормы технической скорости на 120—130 процентов, составитель поездов Дрофа, машинист электропоезда Кривов и много других стахановцев транспорта, систематически перевыполняющих свои производственные задания.

Чтобы на всей сети кузбасских дорог достичь высокого подема перевозок, необходимо прежде всего ускорить оборот вагонов, лучше использовать подвижной состав. Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Сейчас перед транспортом поставлена исключительно ответственная задача. Надо перевозить не только продукцию промышленности, но и хлеб нового урожая.

Путь к победе и славе

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДРУЖБА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И УГОЛЬЩИКОВ

Далеко за пределы Томской дороги послышалась весть о славных делах анжерских железнодорожников. Узнали о них и в Донбассе, за четыре с лишним тысяч километров от Анжерки, на станции Антрацит — одном из крупнейших в стране пунктов составления угольных маршрутов.

Понравилась железнодорожникам Донбасса не на минуту не ослабевающая работа транспортников Кузбасса. Станция Анжерская круглые сутки работает ровню. Почту грузит так же, как и днем. А когда анжерцы послали извещением вызов на соревнование, те прислали сибирякам ответную телеграмму:

«Поддерживая патристический призыв трудящихся Ленинграда, коллективы станции Антрацит, Северо-Донецкой дороги, и угольного треста «Бодоантрацит» Донецкого бассейна также берут обязательства выполнить пятилетку в четыре года и принимают вызов на социалистическое соревнование железнодорожников станции Анжерская, Томской дороги, и работников треста «Анжеруголь».

Анжерцы были удовлетворены ответом. Весть о боевых делах станции Антрацит также не раз побуждала все железные дороги страны. Выйти победителем в соревновании с ними не так-то легко. Анжерские железнодорожники и угольщики сообща разработали организационно-технические мероприятия по улучшению деятельности станции Анжерская и поданных путей шахт, по усилению механизации погрузки.

На объединенном совещании угольщиков и железнодорожников выступил заведующий шахты «Физкультура» тов. Плотинов. Он сказал:

— Я думаю, железнодорожники Анжерской не посрамят чести родного Кузбасса. Они во-первых отгрузят весь уголь, добытый нами, шахтерами. А мы-то их не посрамим, грузить будет кто. Обязуемся выполнить свое пятилетнее задание в четыре года и призываем железнодорожников последовать моему примеру.

Плотинову ответил составитель станции Новиков:

— Принимаю вызов шахтера! Пятилетку выполню в четыре года и приложу все силы для нашей победы в соревновании со станцией Антрацит.

С большим подъемом взяли обязательства за дежурный по станции Шарафутдинов, навалотбойщик Белонцов, весовщик Влащенко, проходчик Орипин и другие стахановцы. Выступили руководители станции и угольного треста. Участники соревнования разошлись с твердой решимостью: не посрамить честь кузбассовцев.

На станции разгорелось соревнование. Буквально каждый железнодорожник взял индивидуальную обязательство по дорожному выполнению пятилетки. Смена состоялась со сменой, пост с постом, бригада с бригадой.

Прежде ни смена, ни составительская бригада месячных планов не имела. Получали задание только на дежурство. Партийная организация предложила руководителям станции разработать месячные и годовые планы для каждой смены и составительской бригады. Итоги соревнования по всем измерителям подводили три раза в месяц.

Уже в первом месяце третьего, решающего года пятилетия анжерцы одержали успех. На станцию Антрацит пошла телеграмма: «Борясь за выполнение своих обязательств, коллективы станции Анжерская и треста «Анжеруголь» в январе государственного плана погрузили угля выполнили: по вагонам на 107 процентов, по тоннажу — на 108 процентов».

Февраль принес новую победу. План погрузки выполнили на 115 процентов. Анжерским железнодорожникам вручили два переходящих красных знамени — Кемеровского областного комитета партии и управления Томской дороги.

Настал март. На Юге весна. Железнодорожникам Донбасса стало работать легче. А в Сибири март выдался лютый: то трещал 40-градусный мороз, то бушевали метели, такие, что ни зги не видно. Что-

бы тронуть с места состав, приходилось потогнать в нем три паровоза. На Томской дороге возникли затруднения. Осложнилась работа и на станции Анжерская.

Секретарь партийной организации тов. Гостинин создал партийный актив. Он проинформировал о положении на дороге: — Дела осложнились. Жаловаться на плохое поступление порожняка не приходится. Надо любыми силами выйти из зимних трудностей. Коммунисты должны показать в этом личный пример.

В ночь после совещания партия работала смена дежурного по станции коммуниста Корнеева. Командир смены ознакомился с положением на станции и шахтах, узнал у диспетчера о походе поездов, составил план работы, дал задание составителю. Он разделил задачу всем работникам смены: — Во что бы то ни стало перевыполнить задание.

Корнеев пошел к маневровому паровозу. Мороз обжигал кожу. Пронзительный ветер быстро наметал на пути снежные перемены. Стоило поезду постоять полтора-два часа, как сухим снегом поднималось колесо и паровоз никак не мог тронуть состав с места.

Дежурный верло ослепил обставку. Товарищ Галкин, — обратился он к составителю. — Через полчаса прибудет порожняк. Надо по-скоростному обработать его и быстро поехать на шахты, иначе его занесет снегом и потом придется отпавывать.

Такая же задача была поставлена перед вагонниками, грузчиками и остальными работниками смены. Прибывший порожняк встречали с ходу. Оперники по обработке шли параллельно. Осмотрщики вагонов бесцельно быстро проводили технический осмотр, слесари тут же устранили обнаруженные неисправности. Грузчики тем временем очищали вагоны, закрывали борты. Машинисты и Кузир работали каждый за двоих. В составе оказались два больших вагона. Машинист Поречный по указанию составителя быстро «выбросил» их из состава.

Состав обработан. Можно подвезать на шахту, — доложил составитель дежурному по станции.

— Молодцы. Сейчас отправляем. Порожняк простоял на станции всего 45 минут.

За ночь смена погрузила угля 60 процентов суточного плана, перевыполнила задание по формированию и отправлению поездов. Организационность людей победила стихию.

По смене Корнеева стали равняться остальные. Наперекор морозам и бурянам анжерцы начали поглотить задолженность, образовавшуюся в первой половине месяца.

28 марта в Анжерской был большой праздник. Состоялся торжественный митинг. Станция досрочно отравила первый маршрут угля в счет второго квартала.

На митинге железнодорожники и шахтеры взяли обязательство отгрузить в первом полугодии сверх плана 40 тысяч тонн угля. В мае уже ушло 15 маршрутов в счет этого обязательства. Полугодовой план станции закончила 18 июня. Месячный план в июне был выполнен на 128 процентов.

Обязательства анжерцы значительно перевыполнили.

Секрет успехов анжерских железнодорожников кроется в дружбе их с угольщиками.

У них созданы единые смены с рудничными станциями, люди собираются вместе и сообща намечают план действий.

Начало этому содружеству положила комсомольско-молодежная смена дежурного по станции Шарафутдинова. За слаженность в работе с угольщиками Исхэм Шарафутдинов награжден значком «Отличник угольной промышленности».

Деловая производственная дружба железнодорожников Анжерки с угольщиками привела их к большим производственным победам в соревновании с доблестными. И. ОСИПОВ.

Железнодорожный транспорт нашей страны

Сегодня наша страна в тринадцатый раз отмечает Всесоюзный День железнодорожника.

Празднование Всесоюзного Дня железнодорожника проходит в обстановке большого творческого подъема, в разгар борьбы за досрочное завершение третьего, решающего года пятилетнего плана. Социалистическая промышленность и земледелие добились крупных успехов. Об этом убедительно говорит сообщение Госплана СССР об итогах работы во II квартале 1948 г.

С ростом народного хозяйства все больше повышаются требования к железнодорожному транспорту. Транспорт для удовлетворения нужд народного хозяйства с каждым годом увеличивает объем и темпы своей работы.

Во II квартале 1948 года срочность погрузки на железных дорогах составила 114 проц. по II кварталу прошлого года. Возросла погрузка важнейших народнохозяйственных грузов: угля — на 6 проц., кокса — на 12 проц., нефти — на 11 проц., руды — на 18 проц., черных металлов — на 12 проц., зерна — на 69 проц., муки — на 88 проц., лесных грузов — на 28 проц., цемента — на 18 проц.

В первом полугодии 1948 года железные дороги выполнили государственный план погрузки на 101 проц.

В борьбе за досрочное завершение пятилетнего плана на транспорте развернуто широкое социалистическое соревнование,

Б. БЕЩЕВ, министр путей сообщения СССР.

в ходе которого выдвигаются все новые и новые героические подвиги. Замечательные образцы социалистического отношения к труду среди паровозников показали прославленные машинисты Юшко, Шумилов, Абдухан, Клипанов, Иванков, среди диспетчеров — Беспалов, Ковалов; среди составителей поездов — Гурьев, Ефимов, Орлов; среди весовщиков — Асеев, Лобанов; среди вагонников — Хабаров, Рязанов, Шапкин; среди путейцев — Нефедов, Мальцева, Бянкин; среди связистов — Ковалов, Соломатин. Немало передовых людей среди строителей: каменщики Сырцов и Червоков, экскаваторщики Лютенко и Иванов, штукатуры Байкулов и Мальчиков, плотники Лопинов и Югов и другие.

Лучшие работники железнодорожного транспорта систематически перевыполняют среднестатистические нормы, увеличивают межремонтный пробег подвижного состава, ускоряют его оборот, максимально используют технику, образцово содержат свое хозяйство, неустанно борются за внедрение новой технологии, за экономию топлива, материалов и государственных средств.

Действительное социалистическое соревнование нашла яркое проявление в замечательном патристическом движении стахановцев по восстановлению, в условиях депо, поврежденных во время войны

локомотивов и вагонов. По методу тимшевцев на транспорте восстановлено более 2.100 паровозов и только за прошлый год 1.090 пассажирских вагонов.

Совсем недавно на транспорте возникло новое движение, названное у железнодорожников морозовским. Почин коллектива паровозников станции Морозовская Сталинградской железной дороги, организовавших ремонт вагонов под хлеб, подхвачен всеми железнодорожниками. Силами морозовцев отремонтировано уже свыше 8 тысяч вагонов. В это массовое движение включились не только паровозники, но и работники других служб, но и многие предприятия промышленности. Можно отметить также патристический почин тульских машинистов и работников станции Москва-Сертифовочная, поставивших вопрос о пересмотре устаревших норм.

Все эти проявления творческой инициативы тружеников транспорта показывают, как велика решимость железнодорожников, как горячо их стремление досрочно завершить послеполитическую пятилетку. Социалистическое соревнование стало мощным оружием борьбы за подъем железнодорожного транспорта. Более миллиона железнодорожников перевыполняют заданные нормы. Тысячи транспортников досрочно осуществили свои годовые, а многие стахановцы и пятилетние планы. Особенно больших успехов в социалистическом соревновании добился передовой отряд железнодорожников — машинисты.

Инициатор соревнования за выполнение пятилетки нормы пробега в 4 года, машинист Боготловский депо Красноярской дороги тов. Юс за два с половиной года выполнил трехлетнюю норму. Паровозная колонна депо Кузнецкого Северо-Донецкой дороги под руководством старшего машиниста тов. Брыжовского перевыполняет норму технической скорости на 3,3 км. В течение последнего месяца бригада провела 30 тяжеловесных поездов и перевезла сверх нормы около 10 тысяч тонн груза. Машинист депо Златоуст Забайкальской дороги тов. Соловьев — инициатор комплексного применения передовых методов труда — за годы послеполитической пятилетки уже выполнил норму пробега трех с половиной лет. Герой Социалистического Труда тов. Павлов, разработавший 20 лет на одной машине, довел пробег своего паровоза без капитального ремонта до 1200 тысяч километров.

Многие коллективы транспорта встречают День железнодорожника большими трудовыми победами. Досрочно выполнили 7-месячный план погрузки Западной, Восточной и Северо-Западной округ, Белорусская, Западная, Кировская, Брест-Литовская, Октябрьская, Ленинградская, Калининская, Юго-Западная, Винницкая, Одесская, Южная, Орджоникидзевская, Азербайджанская, Казахская, Дальневосточная, Туркестано-Сибирская, Апхабаская, Омская и другие дороги.

Среди заводов Министерства путей сообщения особо отличились Тамбовский машиностроительный завод, Лосиноостровский, Гомельский и Тагитский электротехнические заводы, которые ознаменовали День железнодорожника выполнением 8-месячной программы.

Железнодорожники много потрудились над усилением технической вооруженности магистралей и увеличением их пропускной способности. Восстановлены и вновь построены тысячи километров путей, сотни паровозных стоек и вагонов, мостов, тысячи больших и малых мостов, построено для железнодорожников свыше 1,5 миллиона квадратных метров жилой площади.

Отметим серьезные успехи, достигнутые под руководством партии, железнодорожники, однако, не должны забывать о крупных недостатках, наблюдающихся в работе транспорта. Над устранением этих недостатков нам предстоит много поработать.

Партия и правительство подвергли наши недостатки суровой большевистской критике, чем оказали нам огромную помощь. Это вселяло в нас уверенность в том, что мы преодолеем недостатки и поднимем работу транспорта на новый, более высокий уровень, соответствующий нарастающему подъему народного хозяйства страны.

Мы еще не выполнили основного общегосударственного задания — оборота вагонов, плана строительства-восстановительных работ, медленно внедряем индустриальные методы производства и механизацию трудовых процессов.

Нам предстоит еще много поработать над оздоровлением вагонного парка и путевого хозяйства. Мы должны шире развернуть работу по мобилизации внутренних резервов в автопарке подвижного состава. Необходимо в кратчайший срок провести коренную ломку устаревших технико-экономических норм.

Железнодорожники ставят своей задачей образцово подготовить хозяйство транспорта и кадры к предстоящей зиме, своевременно обеспечить заводы на предприятия промышленности и в города запасом сырья и топлива, обеспечить бесперебойную работу железных дорог в зимних условиях.

Одна из важнейших задач — перевести хлеб нового урожая в установленные сроки и без потерь. Железнодорожники должны помнить, что чем успешнее будут проведены хлебные перевозки, тем больший вклад они внесут в дело укрепления могущества нашей родной Родины.

Необходимо решительно улучшить обслуживание пассажиров, навести порядок на вокзалах, полностью устранить опоздания пассажирских поездов.

Надо выполнить намеченные планы работы по капитальному строительству и восстановлению железных дорог, в первую очередь по усилению пропускной способности дорог Урала, Сибири, Донбасса.

В 1949 году оборот вагонов должен быть ускорен до 7,5 суток, а средний вес грузового поезда повышен не менее, чем на 6 процентов. Над решением этих ответственных задач транспортники должны много поработать уже во втором полугодии этого года.

Советские железнодорожники не раз показывали примеры успешного преодоления трудностей на транспорте. Они сейчас мобилизуют все свои силы, волю и энергию на успешное выполнение задач, поставленных перед железнодорожным транспортом нашей партией, правительством и великим Сталиным.

Открытие Дунайской конференции

БЕЛГРАД, 30 июля. (Спец. корр. ТАСС). Сегодня в Белграде открылась международная конференция по выработке конвенции о судоходстве по Дунаю (Дунайская конференция).

Как известно, вопрос о режиме судоходства на Дунае был поднят представителями США и Великобритании в ходе выработки мирных договоров с Румынией, Болгарией и Венгрией. США и Великобритания настойчиво добивались восстановления довоенного несправедливого режима судоходства на Дунае, когда фактически хозяйством этого могучего водного пути, играющего важную роль в экономике Чехословакии, Югославии, Венгрии, Болгарии, Румынии, СССР и Австрии были не придунайские страны, а государства, отдаленные от Дуная на сотни и тысячи километров. Представители США и Великобритании требовали, чтобы в мирные договоры с Румынией, Болгарией и Венгрией были включены особые постановления, возлагающие на правительства этих стран обязательства, несовместимые с их суверенитетом.

Советская делегация в Совете министров иностранных дел возражала против этих несправедливых требований и настаивала на том, чтобы вопрос о судоходстве на Дунае был урегулирован при участии всех придунайских государств.

В соответствии с решением, принятым в декабре 1946 года Нью-Йоркской сессией Совета министров иностранных дел, выработка новой конвенции о режиме судоходства на Дунае поручена созванной ныне конференции. В ней участвуют представители придунайских государств — СССР, УССР, Румынии, Болгарии, Чехословакии, Югославии, Венгрии, а также представители США, Великобритании и Франции, являющихся членами Совета министров иностранных дел.

Что касается Австрии, то она участвует в работе конференции с совещательным голосом поскольку вопрос о государственном договоре для нее еще не разрешен.

Открывая конференцию, министр иностранных дел Югославии С. Симиц подчеркнул, что в недалеком прошлом никакие международные постановления не могли помешать тому, чтобы Дунай был использован как для подготовки, так и для осуществления фашистской агрессии, направленной против разобщенных придунайских стран. Ныне, сказал он, страны народной демократии во главе с Советским Союзом в качестве прибрежных стран на самой главной и самой богатой части Дуная могут быть верной гарантией, что Дунай в будущем будет служить магистралью мира и мирного товарообмена между всеми миролюбивыми народами.

Симиц выразил пожелание, чтобы результаты работы конференции явились еще одним доказательством возможности международного миролюбивого сотрудничества между странами, принадлежавшими к различным экономическим системам, и доказательством возможности согласования интересов ныне уже совершенно суверенных придунайских стран.

По предложению болгарского делегата Е. Каменова, поддержанного делегатом СССР А. Я. Вышинским и рядом других делегатов, председательствование на сегодняшнем заседании было поручено министру иностранных дел Югославии С. Симицу. В дальнейшем председательствовать будут главы всех делегаций по очереди, в порядке русского алфавита.

Заявление Толытти

РИМ, 30 июля. (ТАСС). Сегодня газета «Унита» опубликовала первое краткое заявление Толытти после совершенного на него покушения.

«Прежде всего, — сказал Толытти, — я хочу выразить мою благодарность и признательность оперировавшему меня профессору Вальдони и лечащему меня профессору Фрунги. Я знаю, что без помощи этих двух великих итальянских ученых моя жизнь, возможно, не была бы спасена. Вместе с ними я благодарю всех докторов и ассистентов, санитаров и сиделок этой клиники, а также всех тех, кто в Италии и за ее пределами выразили мне свою любовь, послали приветствия и пожелания. Мои силы пока еще невелики. Однако я уже вижу опасность и заверю всех товарищей, что в свое время снова сумею быть на своем посту».

АРЕСТ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ ВКП ГРЕЦИИ

АФИНЫ, 30 июля. (ТАСС). Вчера полиция арестовала в Афинах генерального секретаря Всесоюзной конфедерации труда Греции Папаригаса. Год тому назад Папаригас бежал из ссылки с острова Икария и проживал в городе нелегально.

Великая северная магистраль

(К 15-ЛЕТИЮ БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА)

Исполнилось 15 лет со дня пуска величественной северной водной магистрали — Беломорско-Балтийского канала имени товарища Сталина. Канал был сооружен в годы первой пятилетки по инициативе товарища Сталина. 25 июня 1933 года пароход «Чехист» первым проследовал из Онежского озера по каналу в воды Белого моря. Постановлением Совета Министров СССР от 2 августа 1933 года Беломорско-Балтийский канал имени Сталина как действующая водная магистраль страны был принят в эксплуатацию. Так водно-болотистая страна претворилась в жизнь мечта многих поколений русских людей, искавших прямого пути на Крайний Север.

Пуск канала имел огромное народнохозяйственное значение. Теперь корабли из Ленинграда не идут вокруг Скандинавского полуострова, их путь в Белое море сократился на 4 тысячи километров.

Вопрос о строительстве канала в довоенные годы неоднократно ставился перед царским правительством, однако господствовавшая рутинная и косность стояла на пути разрешения этой грандиозной задачи.

Только после Великой Октябрьской социалистической революции, в годы первой сталинской пятилетки наша страна сумела создать эту крупную водную магистраль.

Строительство Беломорско-Балтийского канала началось в ноябре 1931 года. Путь прокладывался в чрезвычайно тяжелых природных условиях — в гранитных скалах и топких болотах.

За короткое время пришлось вынуть 5 миллионов тонн скальной породы, 15 миллионов кубометров мягких грунтов. Общая длина всех бревен, израсходован-

Продолжительную дискуссию вызвал вопрос о рабочих и официальных языках конференции. Председательствующий внес предложение — считать рабочими языками конференции русский и французский языки. Делегат США К. Кеннон предложил, чтобы рабочим языком конференции был английский язык. Это предложение поддержал британский делегат Ч. Пик.

Глава советской делегации А. Я. Вышинский со своей стороны, идя навстречу пожеланиям представителей США и Великобритании, предложил, чтобы рабочими языками конференции были русский, французский и английский, а официальными — русский и французский. Таким образом, все выступления делегатов обязательно переводились бы на три рабочих языка, а официальные документы были бы на двух языках — русском и французском.

Конференция приняла решение о трех рабочих языках. Однако представители США и Великобритании настаивали на том, чтобы английский язык являлся и официальным языком конференции. Свои требования они обосновали весьма несостоятельными аргументами, вроде того, что они «не могут представлять своим правительствам документы на чужом (!) языке».

Необоснованное требование представителей США и Великобритании встретило возражения подавляющего большинства делегатов.

Глава румынской делегации А. Паулер подчеркнул, что на конференции представлен ряд стран, жизненно заинтересованных в решении дунайской проблемы, однако они не претендуют на то, чтобы их языки считались рабочими или официальными.

Мы не считаем, что нас ущемляет то, что наши языки не являются ни рабочими, ни официальными. Правда, на этот раз на Дунайской конференции есть язык, который мы любим и уважаем. Это язык страны, с которой нас связывают общие интересы — русский язык.

Кроме русского языка, официальным языком конференции должен быть и французский — традиционный язык дипломатических конференций; этого вполне достаточно. Возражения А. Паулера против англо-американского предложения поддержал делегат Югославии А. Бельер, делегат Болгарии Е. Каменов, делегат Чехословакии В. Клементис, делегат УССР А. Барановский, делегат Венгрии Э. Мольнар.

Глава делегации СССР А. Я. Вышинский, выступая в поддержку своего предложения о том, чтобы официальными языками конференции были русский и французский, показал полную несостоятельность позиции, занятой представителями США и Великобритании. Он указал, что, конечно, было бы хорошо, если бы были признаны официальными языками конференции языки всех государств, представленных здесь, в том числе Венгрии, Болгарии, Румынии, Украины и других. Однако это было бы весьма обременительно для работы конференции.

Мы делаем большую уступку, предлагая ввести английский язык в качестве рабочего языка. Как известно, на Генеральной Ассамблее русский язык не фигурирует в качестве рабочего; мы на это и не претендуем. Но мы претендуем на то, чтобы русский язык был рабочим на конференции тех стран, народы которых знают и понимают этот язык. Что же касается официальных языков, то будет

выполнено достаточно двух — русского и французского.

Напомним о том, что на Парижской конференции 1920 года, где разрабатывалась конвенция о Дунае, рабочими языками были только английский и французский, а официальным — один французский. Вышинский заметил:

— Я бы спросил г-на Пика (Великобритания), неужели англичане за 27 лет стали хуже понимать французский язык? 27 лет назад на аналогичной конференции был один официальный язык — французский, и англичане не возражали и не находили это неудобным. Насколько мы либеральны в этом вопросе сейчас, когда предлагаем два официальных языка — русский и французский и пяти рабочих языков — русский, французский и английский! Неужели, господин Пик, вам этого недостаточно?

И британский делегат Пик, не американский делегат Кеннон не нашли ответа на этот вопрос. Тогда на помощь им пошел французский делегат Теери, который заявил, что ему «кажется затруднительным отказаться двум приглашающим державам из четырех в облегчениях, о которых они просят». По этому вопросу Вышинский напомнил, что на Версальской конференции 1919 года было пять приглашающих держав — США, Великобритания, Франция, Италия и Япония. Однако официальным языком и на этой конференции был лишь один французский, а рабочими — только два — французский и английский.

Мне не хотелось бы, — сказал Вышинский, — чтобы создавалось впечатление, будто бы мы предпринимали какой-то поход против английского языка, как это старается изобразить английский делегат. Наоборот, мы предлагаем принять английский язык в качестве рабочего языка, и это г-н Пик называет «походом» против английского языка. Хорош поход! Я хотел бы, чтобы англичане и американцы проявили такое же отношение к русскому языку на всех будущих международных конференциях. Что же касается заявления американской делегации о том, что она не может представить своему правительству проект документа «на чужом языке», то оно также несостоятельно. Как известно, США являются членом международного почтового союза, конвенция которого была подписана только на французском языке. Почему же в одном случае можно представлять документ правительству на чужом языке, а в другом случае нельзя?

В заключение Вышинский подчеркнул, что советская делегация, внося свое предложение о работе и официальных языках конференции, исходила из практических соображений, основанных на исторических прецедентах и на опыте организации Объединенных наций, не считаясь с какими-либо принципами.

Представители США, Великобритании и Франции не сумели возразить против делового предложения советской делегации, в котором английскому делегату, произволившему «весьма сильное впечатление», и голосовавшим против предложения о том, чтобы официальными языками конференции были русский и французский. Однако это предложение было принято большинством 7 голосов против 3.

На сегодняшнем заседании было поручено югославской делегации организовать генеральный секретариат по общепринятому обычая международных конференций. Генеральным секретарем был избран югославский делегат Лео Маттес.

Отставка Тильди Золтана

БУДАПЕШТ, 30 июля. (ТАСС). Сегодня президент Венгерской республики Тильди Золтан заявил о своей отставке. В его письме, посланном председателю венгерского парламента, говорится следующее: «Уважаемые члены парламента! Я заявляю о своем отказе от поста президента республики и прошу парламента принять мою отставку».

В связи с этим шагом хочу подчеркнуть, что я в полной мере и теперь согласен с проводимой до сих пор политикой венгерской народной демократии и деятельностью правительства республики. Следовательно, отказываясь от занимаемого мною до сих пор высокого государственного поста, я руководствуюсь не политическими, а личными соображениями.

Причиной того, что я все же пришел к этому непоколебимому решению, является то обстоятельство, что, лично, принадлежащее к моему непосредственному окружению, совершило тяжелое преступление, направленное против интересов венгерского государства, республики, нашего народа, вследствие чего я считаю, что при таких обстоятельствах не могу рассчитывать на полное и безраздельное доверие венгерского народа, которое, безусловно, необходимо для того, чтобы занять самый высокий государственный пост.

Сложным ладным эндишпиле с линией пешкой у Рагзина. У Штольца преимущественно против Найлора, у Сабо — выигранный эндишпиле в партии с Трифуновым. Отложенная партия Глигория — Бек находится в сложном обоюдном положении. Партия Бондаровского — Лиленталь отложена с линией пешкой у Яновского в отложенной партии с Котовым две лини пешки.

Партия Пирс — Рагзин отложена в

зано товарищем Сталиным при посещении Советского Заполярья в 1933 году. Последующие годы показали, сколько необходимо было строительство Беломорско-Балтийского канала и создание сильного флота на Севере. Эту жизненную необходимость товарищ Сталин предвидел задолго до Отечественной войны с гитлеровскими разбойниками.

Сооружение канала установило удобную связь отдаленных северных районов Карелии с центром страны. Канал, пересекаящий северную часть республики, стал основой дальнейшего ее промышленного развития. На пустынных окраинах выросли города Сегежа и Медвежьегорск, появились рабочие поселки, крупнейшие промышленные предприятия. Канал дал возможность приступить к широкой эксплуатации лесных, минеральных, рыбных и других природных богатств. По каналу транспортируется лес, строительные материалы, ценнейшие ископаемые северных недр.

За первые семь лет работы канала было перевезено свыше 10 миллионов тонн различных грузов и 180 тысяч пассажиров.

Созидательная работа на Крайнем Севере была прервана войной. В течение трех лет канал служил неприступным оборонительным рубежом. Немецко-финские захватчики неоднократно подвергли сооружение канала варварским артиллерийским обстрелам и ожесточенным бомбежкам. Было разрушено 8 шлюзов, 19 плотин и дамб, 10 каналов, 5 водоспускных и другие гидротехнические сооружения. Общий ущерб, нанесенный каналу, определен в 100 миллионов рублей.

Бойна еще продолжалась, когда вслед за наступающими советскими войсками сюда пришли строители. Дружными усилиями трудящихся к 28 июля 1946 года все сооружения канала были восстановлены. Великая водная магистраль снова вступила в строй.

Сейчас на канале успешно проходит третья послевоенная навигация. Все меха-

низмы северного и южного склонов работают безупречно. С каждым годом растет грузооборот. В 1947 году водники Беломорско-Балтийского канала перевезли грузоз вдовое больше, чем в 1946 году, почти наполовину сократив время пропуска судов через шлюзы.

Вступление канала в строй позволило ускорить восстановление городов, поселков и предприятий, пострадавших от вражеского нашествия, и развернуть новое промышленное строительство. Небольшой лесной поселок Летняя Речка превращается ныне в промышленный город. Здесь построен первый в республике цементный завод, электростанция, кирпичный и завод домостроения.

Меняется облик и других городов и рабочих поселков, расположенных вдоль трассы канала. Огромные восстановительные работы идут в Медвежьегорске. Успешно восстанавливается Пиндусская судостроительная верфь. Скоро она начнет выпускать баржи для Онеги и Ладоги. Вступивший в строй Беломорский рыбоконсервный завод из месяца в месяц перерабатывает планы.

Передовой в стране Сегежский целлюлозно-бумажный комбинат отправляет по каналу газетную бумагу и мешки для различных предприятий Советского Союза.

За годы послевоенной Сталинской пятилетки вдоль трассы канала вырастает новое города, электростанции, комбинаты по механической и химической переработке древесины, судостроительные и другие предприятия.

Беломорско-Балтийский канал имени Сталина снова стал одной из важнейших транспортных артерий страны.

Н. ЗАХАРОВ, Начальник Управления пути Беломорско-Балтийского канала имени Сталина.



«Нистопульт»

В парикмахерской Кемеровской бани № 2 на двух мастеров имеется одна кисточка для бритья. Когда один мастер мылит клиента бороду, другой ожидает, пока освободится это орудие парикмахерского дела. Не помня кисточку, мастер начинает мылить его очередного клиента.

Неужели кисточки являются таким «дефицитным» товаром, что нельзя их иметь в достаточном количестве и при том стерилизованные?

(Из писем в редакцию).



На случай, когда в парикмахерской имеется одна кисточка на 20 клиентов, рекомендуется механизировать процесс производства бритья. Наш читатель, конструктор Стрижнев предлагает для этой цели использовать схему краснопульты.

Делается это так. Кисточка вставляется в шлангу, которая прикрепляется к насосу. Из насоса через шлангу в кисточку подается густая мыльная пена, которой парикмахер (парикмахерша) может сразу покрыть бороду двадцати клиентов. Главное, никакой очереди за кисточкой, никакой волынки!

Первое испытание нового механизма «нистопульт» будет произведено на заведующем Кемеровским банно-прачечным трестом тов. Котлякове.

Чего бы в соломе

Не так давно во дворе одного общежития шахты «Пионер» появился небольшой вихрь соломы. Глядя на нее, шахтеры говорили:

— Какой забавный у нас заместитель начальника шахты Авдеев. В выходной день сам за соломой сездил. Теперь есть чем набить матрацы.

Шахтеры подошли поближе, начали ворошить солому.

— Смотри-ка, ребята, в соломе чебаки водятся.

С этими словами молодой, выхристый паренек пошел за хвост рыбки. Чебаки блеснули на солнце, как серебряный дружины. Яркие рыбки обдирали вокруг зрачков свидетелей, о том, что рыба свежая, недавно вытасненная из воды.

Любопытно, как она запыла в солому! — удивлялись шахтеры.

Известно, что выюны переползают через узкие решетки из одного водоема в другой, но чтобы чебаки напали на суше, этого пока натуралисты не замечали. Каким же образом тогда чебаки попали в прошлогодноую солому?

Онаывается, очень просто. Заместитель начальника шахты «Пионер» Авдеев — страстный рыбак. Рыба, как говорится, ищет, где поглубже, а рыбак ищет место, где поглубже. Авдеев приметил такое местечко на реке Ине, в 30 километрах от шахты. В канун выходного дня он взял из шахтового гаража грузовую машину, попутно прихватил две заправки го-

рючего и отправился на тихие берега Ины. День был чудесный. Пескари и чебаки охотно хватались на крючок. Авдеев чудно провел время, похлебав ухи собственного производства и стал сматывать удочки. В это время ему в голову пришла довольно трезвая мысль: ухи-то я похлебал, а вот как теперь расхлебаться за машину. Машина шахтовая, точнее же. Каждый час пробега машины стоит 58 рублей. За 25 часов кругленькая сумма получится. Придется платить. Однако слово «платить» ему странно не понравилось. И он стал думать, как списать стоимость ухи на государственный счет. И придумал: по пути с речки

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и гневно говорил Поздняков, скромно умалчивая о том, что дом сельсовета, предназначенный для детских яслей, он занял себе под квартиру, а свой личный дом сдал в аренду.

А. Подколзин.

председателю сельсовета Позднякову с просьбой предоставить их возможность проводить свой досуг в избе-читальне. Но Поздняков и тут уличил молодежь в несознательности.

— Как вы смеете претендовать на избирательность, когда там расположились детские ясли! Значит, вы выступаете против улучшения быта нашей детворы?

Так пламенно и