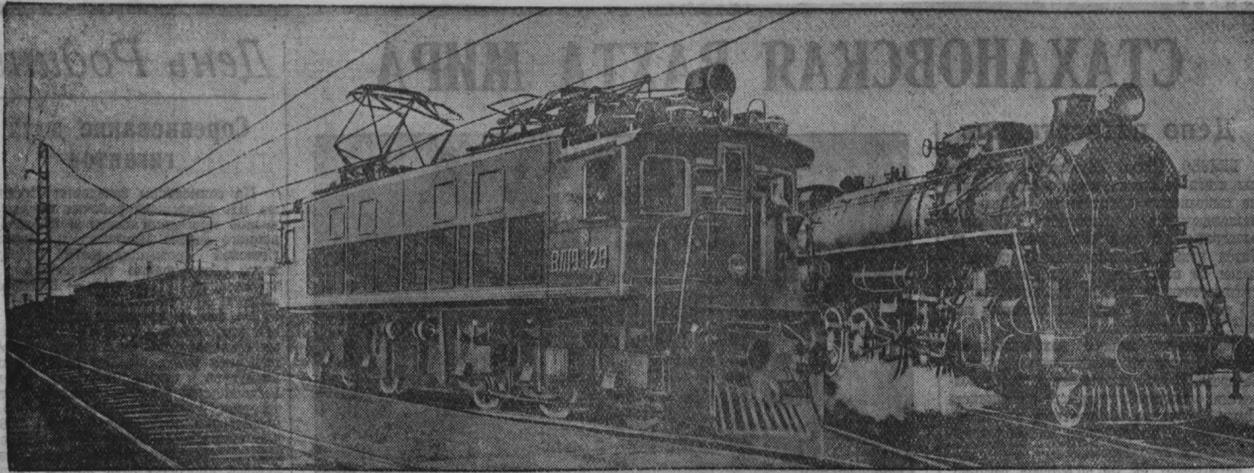


Поезда дальними путями



СИЛА СОРЕВНОВАНИЯ

За 15 лет, прошедших со дня исторической речи товарища Сталина на приеме железнодорожников в Кремле, железнодорожный транспорт страны победительно изменился неузнаваемо. Это видно и на примере нашего Беловского отделения Томской дороги, которое грузит основную массу угля, добываемого в Кузбассе. Грузопоток увеличился во много раз, а отделение работает все лучше и лучше и не только справляется с грузопотоком, но и перевозит уголь быстрее и дешевле, чем когда бы то ни было.

Беловское отделение сегодня — это электрифицированная, обильно снабженная

железнодорожных поездов. Ценность этой системы заключается в том, что транспортники — угольщики и железнодорожники работают единой смеей и совместно гарантируют высококачественную погрузку и безаварийное следование маршрута от места выгрузки. Угольщики обязаны соблюдать правильность и своевременность погрузки, железнодорожники — предоставлять исправные вагоны, правильно формировать поезда и доставлять грузы без потерь в минимальные сроки. Это повышает коллективную ответственность и гарантирует следование маршрута от места погрузки до места назначения без отцепки вагонов и потерь груза в пути.

Важно отметить, что совместная гарантийная марка выдается поезду только в том случае, если общее время от прибытия порожняка до загрузки и отправления угольного маршрута не превысило установленной нормы.

Теперь на станции Усяты, а за ней и на других погрузочных станциях, почти каждый прибывающий состав порожняка подвергается скоростной обработке и объявляется гарантийным.

Когда загруженный на шахте маршрут вновь возвращается на станцию, на гарантийной марке рядом с подписями диспетчера, весовщика, составителя угольного гребня ставят свои подписи весовщик железной дороги, вагонный мастер и маневровый диспетчер станции. Поезд принимает мастер и машинист, которые своими подписями в гарантийной марке подтверждают отличное качество обработки и загрузки маршрута.

Угольные маршруты, объявляемые гарантийными, обрабатываются значительно раньше установленных сроков. Простой их, как правило, вдвое меньше, чем у обычных поездов.

Отправление поездов с совместной гарантийной маркой помогло выявить много дополнительных резервов для увеличения отгрузки угля, ускорить оборот вагонов и максимально использовать маневровые средства. Угольные тресты стали уделять больше внимания механизации погрузочных работ и добиваться хороших результатов в деле ускорения погрузки. Если учесть, что мы перевозим много миллионов тонн угля, можно сказать, что применение совместной гарантийной марки — этой новой замечательной формы социалистического соревнования угольщиков и железнодорожников — даст стране миллионы рублей экономии.

Совместная гарантийная марка внесла много нового в нашу работу. Сейчас из каждой тысячи вагонов не менее 600—700 вагонов отправляется с гарантийной маркой. Простой вагонов под грузовыми

операциями быстро снижается. За две декады июля он снизился по сравнению с июнем на 9 часов.

Среди передовиков соревнования здесь следует отметить дежурного по станции Черкасов Камень тов. Чернова, старшего помощника начальника станции Усяты тов. Волкова, составителя поездов тов. Козлова, сменного вагонного мастера тов. Черемных, машиниста маневрового паровоза тов. Исаева.

Эти люди — энтузиасты-новаторы. Их примеру следует сейчас работники других угольногрузочных станций.

Следует также отметить решающую роль в этом соревновании поездных диспетчеров. Они работают едиными смеей. В их подчинении не только маневровые диспетчеры погрузочных станций, но и дежурные по станциям, операторы, старшие смотрщики вагонов. Наши поездные диспетчеры глубоко изучают обстановку на станциях погрузки. Первоначальный суточный план погрузки часто претерпевает большие изменения. Однако наши передовые диспетчеры никогда не пускают работу на самотек.

Особенно хочется отметить диспетчера-новатора тов. В. В. Чумакова. Анализируя опыт машинистов-пятисотников Беловского электродепо, диспетчер Чумаков пришел к выводу, что можно значительно ускорить движение поездов. Он первый стал практиковать работу при заниженном парке локомотивов за счет вывода из работы толкачей и увеличения пробега электровозов.

В итоге — его «зеленая улица» действует безукоризненно.

Работа с сокращенным парком локомотивов требует большой четкости, оперативности не только от диспетчеров. Как никогда возрастает роль дисциплины на всех железнодорожном конвейере. Промаш одного работника случит беды всему движению. Поэтому мы уделяем много внимания воспитательной работе с людьми.

Наше отделение решает судьбу выполнения плана погрузки всей Томской дороги. И оно никогда не справилось бы со своими ответственными задачами, если бы не обладало электровозной тягой. Электровоз экономически выгоднее и мощнее, чем паровоз.

Более года назад по инициативе молодого машиниста электровоза 19-129 Игоря Братухина в Беловском электродепо развернулось соревнование за увеличение пробега электровозов между под'емными ремонтами до 150 тысяч км вместо установленной нормы в 70 тысяч км. Сейчас средний пробег наших электровозов между под'емными ремонтами уже достиг 196 ты-

сяч км, а отдельные электровозы превысили и эту цифру. За последние полтора месяца машинисты Беловского электродепо провели на 136 тяжелых поездов больше, чем принято по обязательству. При этом им удалось превысить техническую скорость на 3,4 км в час, что позволило перевести дополнительно 272 состава.

Говоря о соревновании, нельзя не коснуться такого замечательного явления, как движение машинистов-пятисотников.

Беловские электровозники держат первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании электровозников. Производственные успехи первого полугодия дают право Беловскому электродепо называться стахановским депо пятисотников.



В. Чумаков.

По коллективу не докладывается достигнутому успехам. Электровоз машиниста Соколова в первой декаде июля совершает пробег в 544 и более километров в сутки, машиниста Большакова — 517 км в сутки.

19 июля средний суточный пробег всех локомотивов Беловского электродепо составил уже 527,2 км.

Такие замечательные результаты дает социалистическое соревнование. Именно оно позволило нам пережить довоенный уровень перевозок и неустанно наращивать свои мощности и производительность. Беловым, один из отрядов нашей великой сталинской железнодорожной державы, будут и впредь направлять все свои силы, все свою энергию, смекалку и инициативу на дальнейшее улучшение работы транспорта. Ни на одну минуту они не забывают, что стоят на ответственном посту, что от их четкой, сознательной и самоотверженной работы зависит успех хозяйственной деятельности одного из важнейших экономических районов нашей страны, как и является наш стахановский Кузбасс.

А. ШЕПЕЛЕВ, директор-полковник ттг, начальник Беловского отделения Томской ж. д.

Закрепить первенство

Большие изменения произошли на Новокузнецком отделении Томской дороги. Длина его путей увеличилась вдвое, построены новые станции, внедрена новая техника. Радиотелеграфы маневровые паровозы, станции обогатились оборудованием, обеспечивающим полную безопасность движения поездов. Закончена сплошная радиофикация всех промежуточных станций и путевых казарм.

В 1949 году в Деиз железнодорожники взяли на себя повышенные социалистические обязательства. Борьба за их выполнение стала центром всей массово-политической работы. Партийные организации отделения мобилизовали весь коллектив железнодорожников на выполнение взятых обязательств. Это решило успех дела.

Обязательства мы выполнили. За семь месяцев текущего года общий план погрузки, в том числе основных грузов, перевыполнен. Оборот вагонов ускорен на 2 часа 10 минут.

Во втором квартале этого года со скоростью «красных стрел» и «товарных экспрессов» пропущено на 126 поездов больше, чем это предусматривалось обязательством. Отправлено на 45 тяжелых поездов больше, чем предполагалось по обязательству.

В 1950 году Новокузнецкое отделение перешло на хозяйственный расчет. Это повысило ответственность руководителей и рядовых железнодорожников. Лучше стали использовать местные ресурсы. В результате коллектив отделения уже за первое полугодие имеет полтора миллиона рублей накоплений.

Повысились и качество формирования поездов. Это нашло свое отражение в выданных гарантийных уловках марок на сформированные и технически обработанные поезда. При обязательстве выдать гарантийные марки 80 процентам сформированных поездов поезды они фактически выдают 83 процентам всех поездов.

Развернувшая социалистическое соревнование с работниками под'емных путей, коллектив станции Новокузнецк-сортировочная, совместно с железнодорожным депо Кузнецкого комбината, выдает единую гарантийную марку на все поезда, сформированные на заводе. Гарантийная марка — высшая форма борьбы за качество работы. Она повышает ответственность работников станций и предприятий за качество обработки и формирования поездов.

В первых рядах соревнующихся за под'ем работы железнодорожного транспорта находятся машинисты-пятисотники.

Лучшими машинистами отделения являются тт. Манохин, Сидельников, Исаев, Неходов и другие. В социалистическом соревновании хороших результатов добились составители станций Новокузнецк-пассажирская и Новокузнецк-сортировочная. Они в совершенстве овладели методом расформирования и формирования поездов серийными толкачами. Составители станций Новокузнецк-пассажирская тт. Зендучков и Ульянов перевыполнили свои нормы на 145 процентов. Перевыполняют нормы по формированию

и составители поездов станции Новокузнецк-сортировочная тов. Вазаев, Дрофа, Чулунов.

Перевыполняют свои обязательства и целые коллективы. Станцией Мундыош (начальник станции тов. Шелканов) погрузено сверх плана много сотен вагонов. Наше отделение соревнуется с Беловским отделением Томской железной дороги и Дебальцевским отделением Северо-Донецкой железной дороги. Бригада Северо-Донецкой приехала к нам. Она проверяла выполнение социалистического договора и поделилась опытом работы.

Машинист комсомольского паровоза депо Новокузнецк тов. Манохин, соревнуясь с машинистом Дебальцевского отделения Северо-Донецкой железной дороги тов. Калужным, взял на себя обязательство при плане в 10 миллионов тонно-километров в месяц довести свои перевозки до 12 млн. тонно-километров, сэкономив при этом не менее 5 процентов топлива и увеличив пробег паровоза между под'емными ремонтами на 5 тысяч километров больше нормы.

Тов. Манохин успешно выполняет эти обязательства.

Перевыполнили свои обязательства коллективы вагонок, путевых, связных и других служб. Это дало возможность коллективу Новокузнецкого отделения дороги добиться первенства во Всесоюзном социалистическом соревновании за первый квартал 1950 года и получить переходящее Знамя ВПСИС и Министерства путей сообщения. Во втором квартале мы работали не хуже, чем в первом, и перевезли значительно больше грузов.

В ответ на зовы партии и правительства и лично товарища Сталина о железнодорожниках стахановцы нашего отделения показали образцы самоотверженного труда. 1.445 железнодорожников — нашего отделения выданы свои пятилетние планы.

Коллектив нашего отделения, обслуживающий крупнейший в Советском Союзе металлургический комбинат, угольные тресты и многие другие промышленные предприятия, а также местную торговую промышленность, со всей серьезностью отдает себе отчет, что бурно растущая промышленность Кузбасса предъявляет к железнодорожникам нашего отделения новые, более повышенные требования.

Коллектив нашего отделения, обслуживая проект шоссейно-железнодорожного Советского Союза товарища Сталина в день пятидесятилетия Дня железнодорожника, взял на себя более повышенные обязательства. Мы обязались во втором полугодии 1950 года перевыполнить государственный план перевозок, ускорить оборот вагонов и локомотивов, улучшить пассажирские перевозки и своевременно подготовиться к зиме 1950—51 гг. Для этого у нас есть все возможности, и мы приложим все силы к тому, чтобы и во второй половине 1950 года наше отделение завоевало первенство.

А. ШЕПЕЛОВ, главный инженер Новокузнецкого отделения дороги.

Путевая машинная станция

Коллектив рабочих путевой машинной станции № 20 работает на электрифицированном участке, на трудном профиле дороги Новокузнецк—Усяты. Мы заняты улучшением пути, переводим его на тяжелый и надежный балласт — щебенку.

Все работы механизированы. Крановодители и краноператоры — люди ведущих специальностей на нашей станции. Став на стахановскую вахту в честь 15-й годовщины Дня железнодорожника, коллектив колонны № 1 (начальник колонны тов. Лисин Ф. И.) собирает до 28 звеньев за смену, что значительно выше нормы.

Хорошо работают бригады тт. Голубович и Саварчук, обеспечивающие бесперебойную укладку пути на перегонах. Перевыполняет задание коллектив колонны № 2, занимающийся отделочными работами.

Бригада путеукладочного поезда, основного механического агрегата нашей станции, за три летних месяца уложила десятка километров нового пути. Начальник этого поезда тов. Абраменко — один из старейших работников нашего коллектива. Народ у него дружный, работает четко и слаженно. Крановодитель Самохин — лучший стахановец этого поезда.

Еще шире развернуто социалистическое соревнование, повседневно совершенствуя организацию и планирование работ, укрепляя сотрудничество с кемеровскими железнодорожниками, наш коллектив с честью справится с выполнением взятых обязательств и уверенно будет идти в шеренге передовых железнодорожных цехов.

А. БЕЛЫЙ, начальник железнодорожного цеха Кемеровского ордена Ленина коксохимического завода.

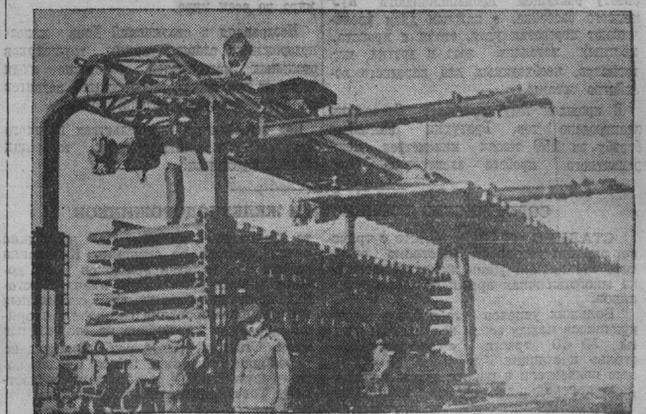
Хорошо работает и коллектив нашего путеустройственного поезда (начальник поезда тов. Бессонов). Он своевременно убирает старые звенья и полностью обеспечивает нас фронтон работ.

В 1950 году мы достигли высокой производительности труда. Механизмы у нас работают безотказно, настроение у рабочих приподнятое, все перевыполняет нормы. Вызывают дни, когда мы укладываем до 2.700 метров пути. Коллектив станции систематически перевыполняет свои производственные планы.

Наша станция — «городок на колесах». Мы располагаем обычно вблизи места работы. Ждем трудовой полнотворной жизни. Наши дома-вагоны электрифицированы, имеется свой радиопункт, клуб, асфальт, магазин, столовая. Партийная организация ведет среди рабочих большую политико-массовую работу.

Встречая сталинский День железнодорожника, наш коллектив берет на себя обязательство досрочно закончить годовой план реконструкции пути.

Д. ПОСТНОВ, заместитель начальника путевой машинной станции № 20.



Путевая машинная станция № 20. Край грузит звенья готового полотна.

Передовой железнодорожный цех

Коллектив железнодорожного цеха Кемеровского ордена Ленина коксохимического завода вместе со всеми железнодорожниками советской страны встречает праздник большими производственными успехами.

Из месяца в месяц коллектив цеха перевыполняет план перевозок и не допускает перерывов вагонов.

По-стахановски работая в дни вахты мира, коллектив завоевал первенство в соревновании железнодорожных цехов перед приятной горой и среди цехов коксохимического завода. Ему вручены переходящие красные знамена горкома ВП(б) и горисполкома, завкома профсоюза и дирекции завода.

За 6 месяцев 1950 года план перевозок выполнен цехом на 101,4 процента, простой вагонов снижен на 30 минут против нормы, сэкономлено 120 тысяч рублей государственных средств.

Много сделано по подготовке транспорта к работе в зимних условиях. Все паровозы и вагоны заводского парка уже полностью отремонтированы, успешно ведется ремонт путевого хозяйства. Недавно впервые в нашем депо мы проводили капитальный ремонт паровоза и железнодорожного крана. Бригада слесарей,

воглавляемая тов. Вороновым, прекрасно справилась с этой задачей, оправдав звание «бригады отличного качества».

Ежемесячно перевыполнять план и успешно справляться со всеми заданиями нам удается благодаря тому, что в цехе хорошо организовано социалистическое соревнование; рабочие неустанно повышают свою производственную квалификацию на курсах при учебном комбинате и в стахановских школах.

Социалистическое соревнование является важнейшим средством мобилизации масс. Все рабочие нашего цеха охвачены социалистическим соревнованием. Соревнуются смена со смеей, участки с участком, бригада с бригадой. Большинство рабочих имеет индивидуальные социалистические обязательства. Кроме того, наш цех соревнуется с другими цехами завода и со станцией Кемерово. Через стенную печать, доски показателей, плакаты и беседы мы широко освещаем ход социалистического соревнования, регулярно проверяем выполнение взятых обязательств.

Благотворно отразилась на производственной деятельности учеба коммунистов и беспартийных рабочих в сети партийного просвещения. Улучшилась агитационно-массовая работа в бригадах и

сменах, быстрее стал распространяться опыт передовиков, рабочие стали проявлять больше творческой инициативы, рационализаторства.

Группарггери смен тов. Заденко и Печорин являются активными пропагандистами и образцовыми стахановцами на производстве. На 160—170 процентов выполняют план профгос смен, агитатор, составитель поездов, тов. Безуглый.

По-стахановски трудятся дежурный (а) движению тов. Камешко, слесарник тт. Носков, Вафин, составители поездов тт. Горбань, Обухов, машинисты паровозов тт. Велучугин, Грязнов, грузчики тт. Смирнов, Чудинов и сотни других. Все они выполняют плановые задания на 130—150 процентов. В цехе нет ни одного рабочего, не выполняющего норм выработки.

В производственной деятельности наш цех тесно связан с железнодорожниками станции Кемерово. Мы заключили с ними договор о социалистическом соревновании, на основе которого взаимно контролируем выполнение планов, оказываем друг другу помощь. В результате работа обоих коллективов стала более четкой и слаженной.

Успехи, достигнутые в первом полугодии,

КУЗНЕЦКОГО БАССЕЙНА

Скоростной ремонт паровозов

Тайгинское депо давно славится скоростным ремонтом паровозов. Наш метод промывочного ремонта локомотивов применяется теперь не только на Томской, но и на других дорогах Советского Союза.

Больших успехов достигли мы и в дни подготовки ко Дню железнодорожника. Став на вахту мира, комплексные бригады слесарей тт. Карельского, Михайлова, Пасохова, Симонова, Вержбицкого и Юдина отремонтировали скоростным методом более 120 паровозов, сэкономив десятки тысяч рублей.

Цех промывочного ремонта перешел на уплотненный график ремонта паровозов. В депо создан переходящий завод деталей, усиленно внедряется малая механизация.

В цехе работает 6 комплексных бригад слесарей. К каждой бригаде прикреплена определенная группа паровозов. Слесарь держит тесную связь с паровозниками и постоянно следит за состоянием локомотива. Бригады комплексных бригад знают, когда по графику должен стать на ремонт тот или другой паровоз. За двое суток до постановки паровоза на ремонт бригады слесарей и старший машинист проверяют паспорт паровоза и определяют объем ремонта. Нужные детали изготавливаются заранее. Локомотив ставится в депо к 7 часам утра. Еще идет циркуляционное охлаждение котла, а комплексные бригады уже берутся за ремонт. Каждому слесарю еще с вечера определена работа, приготовлены детали и инструмент. Время промывочного ремонта паровоза сокращено на 4 часа против нормы.

Большую помощь в скоростном ремонте оказывают паровозные бригады. В нашем депо уже есть немало думских паровозных бригад, выполняющих самостоятельно почти все слесарские работы. Комплексная слесарская бригада выполняет теперь только самые сложные ремонтные операции, требующие определенных навыков и точности исполнения. Внедрение думских методов работы паровозных бригад позволило сократить число слесарей комплексных бригад с 25—30 до 10—12. Комплексные бригады В. Карельского, Ф. Пасохова и Л. Юдина дают гарантийные путевки на каждый паровоз, выпускаемый ими из ремонта.

До введения уплотненного графика мы имели при ремонте паровозов перерасход государственных средств. Теперь ремонт каждого локомотива обходится дешевле на полторы—две тысячи рублей. Изношенные детали не выбрасываются. Бригады слесарей ремонтируют их в свободное время. Дышловые подшипники, прежде выбрасывавшиеся, теперь нами восстанавливаются. На каждой подшипнике экономится около 300 рублей, на дышловой втулке — около 400 рублей. Так сэкономили мы за последние полгода 730 тысяч рублей.

И. САФРОНОВ,
Герой Социалистического Труда,
начальник цеха промывки
Тайгинского депо.

ЧУВСТВО НОВОГО

Движение машинистов-пятисотников охватило всех работников железнодорожного транспорта. У нас на станции Тайга в борьбе за увеличение среднесуточного пробега паровоза включились все движения, путевцы, связисты, вагонники.

Шесть малых пятисотников создали в депо ст. Тайга. Ими руководят лучшие машинисты — П. Попов, М. Пасюков, В. Рыбаченко и другие. Если до возникновения движения пятисотников наши паровозы не выполняли норм среднесуточного пробега, то теперь машинисты-пятисотники добились превышения норм пробега паровозов на 70—80 километров.

Работаем дружно. Путевцы стремятся как можно лучше отремонтировать путь. На многих участках, где нам приходилось ездить на малых скоростях, теперь путь исправлен, и мы получили возможность ездить на полной скорости.

Движением тоже стали больше заботиться об ускорении оборота локомотивов. Машинисты-пятисотники расчетливо используют время. Простой паровозов

в обратном депо Болотная и Мандинок сокращены более чем на три часа. Техническая скорость по сравнению с нормой увеличилась на пять километров. На трех станциях нам полагается набор воды, но мы теперь отказались от этих остановок.

Все это позволило значительно увеличить время нахождения паровоза в пути.

Готовя достойную встречу Дню железнодорожника, коллектив паровозных бригад нашего локомотива Л-0716 добился первенства в соревновании пятисотников депо ст. Тайга.

За дни стахановской вахты мира мы провели более двадцати тяжелых поездов и сделали три поезда на экономном топливе. Мы завоевали право участия в дорожном смотре локомотивов и стремимся завоевать первенство в соревновании паровозников Томской железной дороги.

И. АЛЕКСЕЕВ,
вожак колонны машинистов-пятисотников
паровозного депо.

Наш подарок Родине

У советских людей выработалась замечательная традиция — встречать праздники трудовыми подвигами. Я расскажу об успехах коллектива паровозных бригад нашего локомотива.

Полтинная Стогольское Воззвание, мы стали на стахановскую вахту мира. Нашим обязательством было достичь 500-километрового пробега паровоза. Это слово мы сдержали. Локомотив, на котором мы работаем, пробегает ежемесячно более 560 километров.

Мы брали обязательство два дня в месяц работать на экономном топливе, а работаем — четыре дня. За три месяца мы сэкономили более 124 тонн угля и, кроме того, 80 тысяч рублей, отпущенных на ремонт паровоза.

Мы взяли обязательство довести пробег паровозов между подмоторными ремонтами до 250 тысяч километров. Это почти в три раза больше установленной нормы. Увеличение пробега паровоза между подмоторными ремонтами экономит много

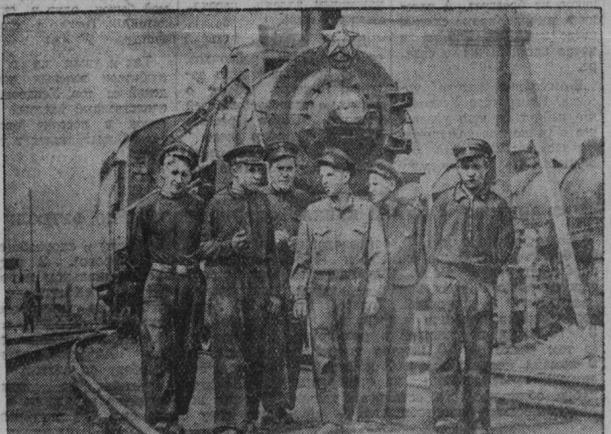
государственных средств. Сокращается количество ремонтов, каждый из которых обходится в 16 тысяч рублей, и паровоз больше дней в году находится в работе.

Наш машинист дружно откликнулся на почин Лидии Коробейниковой. За последние три месяца мы с машинистом Николаем Абрамовичем Борятинским работали 10 дней на экономном топливе.

Хозяйское отношение к паровозу, знание машины позволили иметь хорошие показатели в работе. Наш паровоз первым в Тайгинском депо достиг 562 километров пробега в сутки, имеет самый высокий межподмоторный пробег и наибольшую экономию топлива.

Ко Дню железнодорожника коллектив наших паровозных бригад в подарок Родине сэкономил около 300 тысяч рублей.

А. БЫЧКОВ,
машинист паровозного депо
ст. Тайга.



Комсомольско-молодежная бригада паровоза № 2311 Новокузнецкого отделения соревнуется с бригадой машиниста паровоза депо станции Дебелытово Северо-Донецкой дороги.

Молодой коллектив с честью выполняет свои обязательства.

На снимке (слева направо): комсомольцы пом. машиниста Б. Кашинин, машинист А. Селезнев, пом. машиниста М. Засудинин, машинист В. Сибирский, контеры М. Чугунов и В. Сабодчиков.

Дозорный стальных путей

За окном вагона, мелькая, бегут назад телеграфные столбы, путевые наборы, будки да полосатые шлагабаумы. Из окна трудно рассмотреть, где начинаются границы путевых околотков и рабочий отделений. Но вот на мятловение взор пассажира схватывает человека, стоящего на обочине пути с желтым флажком. Это — путевой обходчик встречает и провожает поезда. Он несет очередную вахту. Машинист приветливо кивает ему головой.

Стоят погожие летние дни. На минуту не прекращаясь, идет полнокровная жизнь на транспорте. Равномерно постукивая на стыках рельс, на полной скорости идут тяжеловесные поезда и пассажирские экспрессы. Уверенно ведут свои локомотивы машинисты, спокойно чувствуют себя пассажиры в вагонах.

Советский транспорт — это не царская чугунка с ее частыми авариями и крушениями. Советский транспорт работает четко, ритмично, строго по графику. И в эту работу большую долю труда вкладывает путевой обходчик или, как его иначе называют, — хозяин километра.

На седьмой дистанции Топкинского отделения хорошо известно имя Василия Лукича Михайлова. Он настоящий золотой хозяин на своем участке.

Василия Лукича мы застали за работой. Он производил проверку балластной призмы, аккуратно засыпая концы гольш шпала, а чтобы балласт не осел, прихлопывая его лопатой.

— Люблю свое дело, — говорит Василий Лукич, покручивая молодеватые усы. — Вот уже около 20 лет работаю я путевым обходчиком, об мне уже в шутку говорят, что около дома вокруг света обошел.

Километр передового обходчика тов. Михайлова — лучший на Топкинской дистанции. Здесь любовно покрашены все путевые знаки, километровые и линейные столбы, аккуратно заправлена балластная призма. Василий Лукич старается не только устранить несправности на своем участке, но предотвратить их. Такой уход за своим километром дает отличные результаты: вот уже на протяжении нескольких лет путевой обходчик Михайлов держит первенство на дистанции.

Сейчас Василий Лукич большую помощь оказывает ремонтникам в подготовке пути к зиме.

— Вы спрашиваете, как я работаю? Никакого секретов в моей работе — конечно нет. Самое главное, я стремлюсь добросовестно выполнять свой долг перед Родиной. Чтобы обеспечить бесперебойное продвижение поездов по своему участку, я его содержу в полной исправности. Во время обхода особое внимание обращаю на рельсы и скрепления. Подозрительные рельсы остуживаю молотком, определяю дефект. Так делаю и при дежурстве и днем и ночью. Перед самым окончанием дежурства вновь обхожу свой участок и при сдаче сообщаю смеющему меня обходчику о состоянии пути. Вот и весь секрет моей работы.

— День и ночь мучает поездка, и всегда путевые обходчики неустанно стоят на посту, зорко охраняя исправность стальных магистралей нашей необъятной Родины.

А. ОСПЕЛЬНИКОВ.



На снимке (слева направо): машинисты-пятисотники Белозовского электродепо тт. П. Ф. Колобзев и И. В. Соколов.

Эшелоны мира с гарантийной маркой

Подпись Стогольское Воззвание, железнодорожники станции Судженка взяли обязательство досрочно выполнить план погрузки угля. Каждый составитель, стрелочник, сцепщик, дежурный по станции — все горит желанием, как можно быстрее формировать поезда и отправлять их на шахты.

За дни вахты мира мы, в содружестве с угольщиками, отправили Родине тысячи тонн сверхпланового топлива. Общей простоты вагонов снизился более чем на пять часов. Совместную гарантийную марку получили более 500 эшелонов: это значит, что каждый эшелон дойдет до места назначения раньше установленного срока. Таковы наши эшелоны мира.

В коллективе выросли замечательные стахановцы, Дежурный по станции Влади-

мир Пыльч Константин отправляет поезд строго по расписанию. Его смелой уже отправлено 45 эшелонов «сверхпланового» топлива.

Составители тт. Терентьев, Дайнаков и Киселев обрабатывают составы за 15—20 минут, вместо 30 по норме, и отправляют все маршруты с гарантийной маркой.

Лучшим стрелочником станции является коммунист Афонин. Он первым привнес свой стрелочный путь к работе в зимних условиях.

Сейчас железнодорожники станции Судженка борются за то, чтобы в третьем квартале этого года закрепить за собой переходящее красное знамя управления Томской железной дороги.

А. АНДРЕЕВ,
начальник станции Судженка.

Готовясь ко Дню железнодорожника, коллектив рабочих погрузочно-транспортного отдела треста «Анжероуголь» в теменном содружестве с железнодорожниками станции Анжерская и Судженка добился новых производственных успехов. 27 июля мы закончили выполнение семимесячного плана. Сейчас грузим сверхплановый уголь. Смелая дежурного по станции тов.

Шарафутдинова — лучшая на станции. Коллектив рабочих погрузочно-транспортного отдела треста «Анжероуголь» сумел в этом месяце погрузить под его руководством более пяти эшелонов сверхпланового топлива.

А. РЕЗИНОВ,
начальник погрузочно-транспортного управления треста «Анжероуголь».

Машинист электровоза Иван Соколов

В шестом часу утра в комнату дежурного оператора Белозовского электродепо с шумом входит старший машинист электровоза 19-83 Иван Викторович Соколов. Путевники и погоня его фирменного кителя поблескивают, лицо тщательно вымыто и свежо, фуражка фландровато свиснула набок. Соколов явился на работу, но выглядит так, словно собрался на прогулку.

— Состав берем с хода? — спрашивает Соколов у оператора.

— С хода.

— А Михаила вызвали?

— Здесь я, Иван Викторович! — отвечает пареня, выныривающий из пробитого в стене окошка.

Через минуту он появляется в комнате.

— Позвольте представить, — обращается к нам Соколов. — Бедарев Михаил Васильевич, мой помощник. Не курящий, не пьющий, холостой...

Смушенный помощник машиниста садится на скамью.

— Некоторые говорят про Мишу, что он отстал от жизни, — шутит машинист. — Но я с этим не согласен. Жаловаться мне на него не приходится — работает прилежно!

— Что ж, товарищи, — продолжает Соколов, — пойдем? Не садится в дежурку, когда знаешь, что машина твоя на походе? Когда много лет работаешь на одной и той же машине, она тебе родной становится. Люблю встречать свою машину!

Мы шагаем по шпалам к месту, где электровозы покидают обычно свои составы.

— Не так за себя беспокоюсь, — продолжает Соколов, — как за молодца! Сейчас в поезде у меня молодой машинист — всего полгода работает самостоятельно. Вчера впервые пассажирский поезд. Все ли благополучно на машине? Вот вы электровозниками интересуетесь. Я скрывать не буду — работать мне, действительно, не трудно. С паровозными машинистами нас и сравнивать нельзя. Я сам долго работал на паровозе и могу сказать, что электровозная работа и чище и приятнее. Это уже не столько физический труд, сколько умственный. Но на электровозе сподручно работать только тому, кто хорошо знает машину. На паровозе проще — там все на виду. На электровозе — все спрятано от глаз. Может быть повреждение можно за одну минуту диагностировать, но для этого нужно всю схему электровоза на зубок знать! Водитель электровоза обязан знать то же, что и паровозный машинист. И, кроме того, разбираться в электротехнике. Схему электровоза, систем проводов, тяговых двигателей — все нужно знать! Поедете со мной, увидите: я передаю вам одну рукоятку, но за рукояткой той этой сколько всяких аппаратов! Если на паровозе что-нибудь случилось, машинист сразу видит. На электровозе не всякий сразу разберется, где у него пробка, где сломался или провод

прорывается сквозь обшивку, помятая на кузовные хомы и винты: слышишь своих людей! Потому что, если ты остановился в пути, ты тем самым закрыл все движение на линии. Ты стал виноват как козлы в горле! Вот потому мы с Мишей и смотрим за тяговыми моторами, как за малыми детьми. Тяговые моторы — сердце электровоза. По моему лучше линейный раз спокойно осмотреть моторы в депо, в канаве, чем возиться с ними на линии из-за какой-нибудь аварии, ставя себе в затылку ряд поездов.

...Электровоз 19-83 прибыл.

Соколов и Бедарев привычно подымаются по крутой лесенке, походят на корабельный трап. Оступившись на электровозе, Бедарев немедленно принимается за уборку кабины, в стекла которой уже бьет яркое солнце. На путях вокруг хлопочут маневровые паровозы, лежат буфера, слышно трубят возвращающиеся в депо электровозы.

Главный кондуктор вручает Соколову авторозетку на справку. Михаил уже сидит на своем месте слева. Соколов дает свисток. То же делает машинист второго электровоза, идущего с нами до Трудовой и в качестве толкача, и мы трогаемся.

Через несколько минут мы уже в открытом поле. Почью прошел дождь, зута посвежели, дальние пирамиды терриконов стали из серых иссиня черными.

Утро Кузбасса встает во всей красе. Но ни для Соколова, ни для его помощника не существует сейчас ничего, кроме открывающегося впереди железнодорожного полотна с его сигналами и знаками.

Поезд начинает взбираться на знаменитой Бачатской гряде. Яркое солнце

прорывается сквозь облака, посылая на кузбасские холмы и низины: слышишь своих людей! Потому что, если ты остановился в пути, ты тем самым закрыл все движение на линии. Ты стал виноват как козлы в горле! Вот потому мы с Мишей и смотрим за тяговыми моторами, как за малыми детьми. Тяговые моторы — сердце электровоза. По моему лучше линейный раз спокойно осмотреть моторы в депо, в канаве, чем возиться с ними на линии из-за какой-нибудь аварии, ставя себе в затылку ряд поездов.

...Электровоз 19-83 прибыл.

Соколов и Бедарев привычно подымаются по крутой лесенке, походят на корабельный трап. Оступившись на электровозе, Бедарев немедленно принимается за уборку кабины, в стекла которой уже бьет яркое солнце. На путях вокруг хлопочут маневровые паровозы, лежат буфера, слышно трубят возвращающиеся в депо электровозы.

Главный кондуктор вручает Соколову авторозетку на справку. Михаил уже сидит на своем месте слева. Соколов дает свисток. То же делает машинист второго электровоза, идущего с нами до Трудовой и в качестве толкача, и мы трогаемся.

Через несколько минут мы уже в открытом поле. Почью прошел дождь, зута посвежели, дальние пирамиды терриконов стали из серых иссиня черными.

Утро Кузбасса встает во всей красе. Но ни для Соколова, ни для его помощника не существует сейчас ничего, кроме открывающегося впереди железнодорожного полотна с его сигналами и знаками.

Поезд начинает взбираться на знаменитой Бачатской гряде. Яркое солнце

прорывается сквозь облака, посылая на кузбасские холмы и низины: слышишь своих людей! Потому что, если ты остановился в пути, ты тем самым закрыл все движение на линии. Ты стал виноват как козлы в горле! Вот потому мы с Мишей и смотрим за тяговыми моторами, как за малыми детьми. Тяговые моторы — сердце электровоза. По моему лучше линейный раз спокойно осмотреть моторы в депо, в канаве, чем возиться с ними на линии из-за какой-нибудь аварии, ставя себе в затылку ряд поездов.

...Электровоз 19-83 прибыл.

Соколов и Бедарев привычно подымаются по крутой лесенке, походят на корабельный трап. Оступившись на электровозе, Бедарев немедленно принимается за уборку кабины, в стекла которой уже бьет яркое солнце. На путях вокруг хлопочут маневровые паровозы, лежат буфера, слышно трубят возвращающиеся в депо электровозы.

Главный кондуктор вручает Соколову авторозетку на справку. Михаил уже сидит на своем месте слева. Соколов дает свисток. То же делает машинист второго электровоза, идущего с нами до Трудовой и в качестве толкача, и мы трогаемся.

Через несколько минут мы уже в открытом поле. Почью прошел дождь, зута посвежели, дальние пирамиды терриконов стали из серых иссиня черными.

Утро Кузбасса встает во всей красе. Но ни для Соколова, ни для его помощника не существует сейчас ничего, кроме открывающегося впереди железнодорожного полотна с его сигналами и знаками.

Поезд начинает взбираться на знаменитой Бачатской гряде. Яркое солнце

прорывается сквозь облака, посылая на кузбасские холмы и низины: слышишь своих людей! Потому что, если ты остановился в пути, ты тем самым закрыл все движение на линии. Ты стал виноват как козлы в горле! Вот потому мы с Мишей и смотрим за тяговыми моторами, как за малыми детьми. Тяговые моторы — сердце электровоза. По моему лучше линейный раз спокойно осмотреть моторы в депо, в канаве, чем возиться с ними на линии из-за какой-нибудь аварии, ставя себе в затылку ряд поездов.

...Электровоз 19-83 прибыл.

Соколов и Бедарев привычно подымаются по крутой лесенке, походят на корабельный трап. Оступившись на электровозе, Бедарев немедленно принимается за уборку кабины, в стекла которой уже бьет яркое солнце. На путях вокруг хлопочут маневровые паровозы, лежат буфера, слышно трубят возвращающиеся в депо электровозы.

Главный кондуктор вручает Соколову авторозетку на справку. Михаил уже сидит на своем месте слева. Соколов дает свисток. То же делает машинист второго электровоза, идущего с нами до Трудовой и в качестве толкача, и мы трогаемся.

Через несколько минут мы уже в открытом поле. Почью прошел дождь, зута посвежели, дальние пирамиды терриконов стали из серых иссиня черными.

Утро Кузбасса встает во всей красе. Но ни для Соколова, ни для его помощника не существует сейчас ничего, кроме открывающегося впереди железнодорожного полотна с его сигналами и знаками.

Поезд начинает взбираться на знаменитой Бачатской гряде. Яркое солнце

События в Корее

СООБЩЕНИЕ ГЛАВНОГО КОМАНДОВАНИЯ НАРОДНОЙ АРМИИ КОРЕЙСКОЙ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ПХЕНЬЯН, 28 июля. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской народной демократической республики сообщило сегодня утром, что на всех фронтах части Народной армии продолжают наступление.

26 июля огнем зенитной артиллерии Народной армии были сбиты 3 американских самолета.

Поддерживая наступление частей Народной армии, партизаны в провинциях Северный и Южный Кенсан усилили свои действия в тылу врага. Партизанские отряды, находящиеся в районе Пусана (Фузана), проводят операции близ окрестности Пусана.

ПХЕНЬЯН, 28 июля. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской

народно-демократической республики сообщило сегодня вечером:

На всех фронтах части Народной армии продолжают вести ожесточенные бои с американскими сухопутными войсками.

27 июля части Народной армии, освободившие Нампюнь (Намгун), заняли после ожесточенных боев с американскими войсками город Коре (Корей).

В районе Хадона (Хатон) части Народной армии вели бои с американскими войсками; взяты в плен 100 американских солдат и офицеров. Захвачены трофеи. Среди них семь 105-миллиметровых орудий, 80 пулеметов, 70 автомашин, много винтовок, карабинов и другого вооружения.

На других фронтах особых изменений не произошло.

ПРИЗНАНИЯ БЫВШЕГО ВИДНОГО АМЕРИКАНСКОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ В ЮЖНОЙ КОРЕЕ

ЛОНДОН, 28 июля. (ТАСС). «Дейли уоркер» опубликовала интервью своего специального корреспондента в США с Хасуном Мидом, которого газета характеризует, как «консервативного республиканца, придерживающегося резко антикоммунистических взглядов, и личного друга Ли Сян Мана, зампанского видного пост в американской оккупационной армии в Южной Корее».

Мид заявил: «У нас нет союзников в Корее. Эти люди борются за свою не-

зависимость. Они не видят разницы между нами и японцами. Мы можем уничтожить корейский народ, но не можем победить его. Мы можем сейчас только убит».

Касаясь так называемых «разногласий» между населением Северной и Южной Кореи, Мид сказал: «Все они — корейцы и все хотят, чтобы их страна управлялась корейцами... С тех пор как 38-ю параллель стали считать линией постоянного раздела, мы начали готовить настоящую войну в Корею».

К ВОЕННЫМ ДЕЙСТВИЯМ В КОРЕЕ

ЛОНДОН, 28 июля. (ТАСС). Как передает корреспондент агентства Рейтер, находящийся с американскими войсками в Корее, официально объявлено, что бывший

начальник генерального штаба южнокорейской армии Чан Бен Дек 27 июля был убит в бою. В последнее время он занимал пост командующего армией.

США ПОДГОТАВЛИВАЮТ ПОЧВУ ДЛЯ НОВОГО НАЖИМА НА ЧЛЕНОВ ООН

К ЗАСЕДАНИЮ ЧЛЕНОВ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ

НЬЮ-ЙОРК, 28 июля. (ТАСС). После недавнего призыва Трумэна усилить «меры предосторожности против возможности саботажа и подрывной деятельности», палата представителей спешно одобрила законопроект, разрешающий военным властям и безоговорочно обязывать иностранных судей, входящие в американские вооружения.

Член палаты представителей Селлер заявил в палате, что этот законопроект преследует цель помешать проведению в американских портах... атомной бомбы.

Как видно, в США не брезгают даже самыми неслепыми выдумками для разжигания военной истерии.



Соединенные Штаты Америки. В стране все шире разветвляется кампания по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием Постоянного Комитета Всемирного конгресса сторонников мира. За один день в Нью-Йорке было собрано 200.000 подписей. На снимке: сбор подписей в Нью-Йорке. (Фотохроника ТАСС).

НЬЮ-ЙОРК, 26 июля. (ТАСС). На состоявшемся вчера заседании членов Совета Безопасности, собравшихся в отсутствие делегата СССР и законного представителя Китая, представитель США Остин зачитал доклад, в котором пытался изобразить американскую агрессию в Корею как действие в «защиту мира».

Остин повторил американскую версию развития военных событий в Корею, представив их в ложном свете. В частности, он вновь голословно утверждал, будто бы в агрессии повинны не южнокорейские марионеточные войска, направляемые Вашингтоном, а северяне. В подтверждение подобной лживой версии, разоблаченной, как известно, неопровержимыми фактами, Остин не мог ничего привести, кроме ссылки на «размеры и характер» использованных северянами материалов после начала военных действий. «Характер» южнокорейской армии и «ее дисциплина», по словам Остина, свидетельствовали будто бы о том, что она не могла напасть. Подобные утверждения Остина явно противостоят многочисленным доказательствам в том числе заявлениям самих американских военных руководителей в Корею и их южнокорейских марионеток.

Дальнейшая часть доклада посвящена «объяснению» поражений американских войск, или по терминологии Остина «задерживающих операций».

Остин восхвалял американские авиаракеты обстрелы и бомбардировки мирных городов и деревень Кореи.

Затем Остин предпринял попытку скрыть нежелание многих членов Организации Объединенных Наций поставив войска для участия в американской агрессии в Корею.

Пытаясь игнорировать силы корейского народа, единодушно поднимающегося на

АМЕРИКАНСКИЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ О ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ В КОРЕЕ

НЬЮ-ЙОРК, 28 июля. (ТАСС). По сообщениям американских корреспондентов на Токно и Кореи, сегодня на рассвете Народная армия Корейской народно-демократической республики начала наступление на позиции американских 25-й и 1-й кавалерийской (мотомеханизированной — Ред.) дивизий в районе Хвангана (Кокан) в 8 километрах севернее-востоке Йондона (Эйдо).

Представитель 5-го американского авиасоединения сообщил, что вчера американская авиация совершила 253 вылета для операций в Северной и Южной Корее.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс Бойл описывает результаты чешдопратных взрывных налетов американских самолетов на Йондону: «В сумерках холмы и деревни в Йондону были облиты пламенем... Сам Йондон, который еще два дня назад служил основой американской обороны в Корею, больше не существует. Он выглядит как Нагасаки после взрыва атомной бомбы. Йондон очень сильно пострадал в результате беспрестанных атак американских самолетов и самолетов военно-морской авиации. Из руин города поднимается одна тонкая струйка дыма; все остальное — плоская пустыня».

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс, находящийся при штабе 25-й американской дивизии в Корею, сообщает, что северокорейские войска сегодня утром выжили в американские позиции на центральном фронте.

Корреспондент агентства Юнайтед Пресс в сообщении из штаба 8-й американской армии подчеркнул, что фланговая атака северокорейских войск вынудила американцев отступить более чем на 20 миль, в результате чего северокорейские войска подошли на расстояние 50 миль к западу от Пусана.

Как сообщает корреспондент, представитель штаба Макартура в заявлении журналистам выразил уверенность, что «Пусан может быть спасен».

БОРЬБУ С АМЕРИКАНСКИМИ ИНТЕРВЕНТАМИ

Остин утверждал, будто бы ресурсы, которыми располагают северокорейцы, «превосходят их внутренние возможности». Эта клевета понадобилась Остину и для того, чтобы потребовать «дальнейшего увеличения» численности американских войск в Корею. Вместе с тем он явно навоевал другим членам ООН, что США недовольны их отношением к «необходимости общих усилий» в агрессивных действиях в Корею.

После этой плохо прикрытой попытки оказать новый нажим на членов ООН, Остин зачитал доклад Макартура о военной обстановке в Корею.

Председательствующий норвежский представитель Суде заявил, что «он полагает, членам Совета необходимо некоторое время, чтобы «изучить» доклад, прежде чем они смогут выступить с заявлениями».

Это новое незаконное заседание членов Совета Безопасности было прервано до 28 июля.

НЬЮ-ЙОРК, 28 июля. (ТАСС). Члены Совета Безопасности, вновь собравшиеся 28 июля, в течение непродолжительного времени обсуждали доклад, представленный Остином. Ораторы ограничились короткими выступлениями, в которых угодливо одобряли доклад Остина. После заявления представителей Франции, Англии, Кубы, Индии, Эквадора, председательствующий Суде закрыл заседание, и назначил новое заседание на 31 июля. Это решение Суде дает делегатам англо-американского блока возможность продолжить последние закулисные переговоры и провести новое заседание, прежде чем представитель СССР Маллик займет пост председателя Совета Безопасности 1 августа, когда наступит очередь представителя Советского Союза председательствовать в Совете Безопасности.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОБЗОР

ДВИЖЕНИЕ В ЗАЩИТУ МИРА РАСТЕТ И КРЕПНЕЕТ

Могучий размах движения сторонников мира вызывает бесчисленную злобу в лагере поджигателей войны. Даже попытка печатно вынуждена признать, что все попытки замолчать это наиболее массовое движение современности полностью провалились. Такая же участь постигла и лживую ложь выдумку англо-американских империалистов о том, будто бы движение за мир является «коммунистической кампанией».

Нелюбовь этого пропагандистского троля, пушеного в ход государственным департаментом США, становится особенно очевидной, если учесть, что под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомной бомбы поставили свои подписи уже 250 миллионов человек, т. е. во много раз больше, чем число коммунистов во всем мире. Всем миру известно, что о поддержке Стокгольмского Воззвания заявили люди самых различных политических убеждений, философских и религиозных воззрений, объединенных лишь одним стремлением: не допустить развязывания новой войны.

Агрессия американских империалистов против корейского народа и истинные призывы английских парламентариев и американских конгрессменов сбросить атомную бомбу на Корею привели к тому, что новые миллионы людей заявили о своей решимости бороться за запрещение атомного оружия. Проявление этой решимости миллионов людей заставило ряд пособников поджигателей войны из так называемого «международного комитета по изучению европейской проблемы» отмахнуться от своих лживых заявлений, открыто призывавших к использованию атомной бомбы.

Водо народов к миру не могут сломить ни угрозы, ни полицейские преследования, ни аресты, которым подвергаются активные борцы за мир и, в частности, сорбники подписей под Стокгольмским Воззванием в США, Франции, Италии и ряде других стран.

Поджигатели войны в борьбе против

Из жизни «Кузбасса»

По письмам тов. Кособуцкого (Кемерово, Рудничный район) и тов. Романовского (Маринский).

На длинной волне

Радиоволны бывают короткими и длинными. Тов. Романовский, радиотехник по образованию и профессии, больше любит короткие волны. И особенно его интересовали возможности, открываемые ими для служебной связи на близкие расстояния. Радиостанция «Урожай» в тракторных бригадах позволяет на самой короткой волне держать постоянную живую связь с руководством МТС. Вот этому практическому применению радио в борьбе за урожай и захотел посвятить свою жизнь тов. Романовский.

Задумано — сделано. Обрисовано с предложением своих услуг к тов. Зеленину — главному инженеру управления МТС областного управления сельского хозяйства. Знакомство состоялось быстро. Документы об образовании и долгом служебном стаже работы Романовского в об-

ласти радиотехники вполне устроили тов. Зеленину. — Берем на работу! Позвонил в Зарубинскую МТС, там радист позарез нужен. С этого и началось. Приехал тов. Романовский в Токни, добрался до МТС. Директор тов. Ермачков встретил его с удивлением. — Радиотехник у меня есть. Завяжи Зеленину и не давай, и затем он Евжай послал — не знаю. Евжай обротно.

Вернулся Романовский в Кемерово. В кабинете Зеленину его встретили, как старого знакомого. — Есть, говорю, радиотехник у Ермачкова? Ну, что ж, ошибся я, с кем не бывает. Позвонил к Котову, в Сулусловую МТС, тот с прошлого года с меня радиотехника требует.

Приехал тов. Романовский в Сулусловую МТС, в Маринский район. — Радиотехника? Давно ищем! Зря тебя Зеленину



В колхозе «Пролетарская победа» (Топкинский район) значительно выросло поголовье кур. В нынешнем году здесь каждая несушка уже дала по 90 яиц. На снимке: заведующая колхозной птицефермой В. И. Башкина кормит кур. Снимок А. Акулова.

Бычок и сквер

Несколько лет усилыми всего поселка, на Кемеровском руднике на площадке против клуба «Шахтер» все же побоялся и бычка из сквера отозвал.

Но дорожка домашнему скоту в сквере уже была проложена. За бычком поворачивались телочки и коровы. Сторож, содержащийся от райкомхоза и недавно еще охранявший сквер, исчез. Скотина уничтожила зелень не по дням, а по часам. В сквере уже не стало ни зеленой лужайки, ни молодых побегов.

Уныло торчат голые, обглоданные прутья, по обнаженному алтею перекапывается пыль.

Долго шаптеры между собою ругали райкомхоз. Какое прекрасное дело заботы о здоровье жителей поселка. Никакой заботы о зелени, о здоровье жителей поселка. Потом решил пойти в райкомхоз лично.

Попали, дожались своей очереди и, перемигнув по-

рог служебного кабинета заведующего райкомхозом, зашли в удивление. За столом заведующего восседал... владетель бычка, первый виновник потравы шахтерского сквера тов. Усиков.

— Пришли? На коров жаловаться? Сами виноваты! Хуже вам было, когда мой бычок один в сквере гулял? Тогда и сторож был!.

Так и ушли ни с чем любители зеленых насаждений от тов. Усикова. И единственный зеленый островок в поселке окончательно превратился в пастбище.

3 АВГУСТА — ФИНАЛ КУБКА ОБЛПРОФСОВЕТА ПО ФУТБОЛУ

Более месяца идут соревнования футболистов Кузбасса на кубок облпрофсовета по футболу. Они начались одновременно в трех зонах — южной, центральной и восточной. Теперь эти соревнования подошли к финалу. Из 81 команды, вступившей в розыгрыш, в том числе — 40 команд шахтеров, 9 команд металлургов и 7 команд химиков, претендентами на получение кубка облпрофсовета остались только две команды — спорторбщества «Ме-

таллур» (г. Сталинск) и спорторбщества «Шахтер» (г. Кемерово). 3 августа они встречаются в финальном матче на кемеровском стадионе «Химик».

28 июля футболисты кемеровской команды «Шахтер» встретились в полуфинальном матче со своими одноклубниками из Анжеро-Судженска. Они одержали победу со счетом 7:0. Хотя следует отметить, что команда Кемеровского рудника играла не в полную меру своих сил, без энтузиазма.

СПОРТСМЕНЫ КУЗБАССА ВЕХАЛИ В ДОНБАСС

КЕМЕРОВО. На Всесоюзные соревнования спортсменов-студентов горных техникумов, которые состоятся в г. Кадиевка (Донбасс), выехала кузбасская команда гимнасты Кемерово, легкоатлеты Анжеро-Судженска и баскетболисты Прокопьевска. Команда Кузбасса скомплектована из числа спортсменов, занимавших первые места в зональных соревнованиях студентов горных техникумов, которые прошли недавно в Кемерово.

Одновременно в Кадиевке на розыгрыш первенства Центрального совета спорторбщества «Шахтер» по легкой атлетике выехала кузбасская команда в составе 25 человек — победителей областных соревнований этого спортивного общества.

Социалистическая единая партия Германии неоднократно подчеркивала, что борьба за всеобщий мир и дружбу между народами, против использования Западной Германией империалистических средств поджигателей войны является одновременно борьбой за сохранение германской нации. СЕПГ проделала большую работу в деле борьбы за мир и единство. СЕПГ намечает дальнейшие задачи в этой области.

Третий съезд СЕПГ сыграет также большую роль в организационном и идеологическом укреплении партии, в деле развития СЕПГ в партии нового типа. СЕПГ заострит особое внимание на задачах повышения идеологического уровня членов партии, пропаганды марксизма-ленинизма и освоения опыта социалистического строительства в СССР. Принятый съездом устав Социалистической единой партии Германии исходит из марксистско-ленинских организационных принципов построения партии.

Третий съезд СЕПГ показал, что демократическая Германия твердо стала на путь неразрывной дружбы с СССР, на путь беспощадной борьбы с империалистическими поджигателями войны, на путь создания единой демократической миролюбивой Германии.

Советский Союз сократил наполовину ре-

МАРИНСКОМУ ЗАВОДУ ТЕХНИЧЕСКОГО СПИРТА

требуется на постоянную работу лица с высшим образованием, имеющие практический опыт работы: главный энергетик, старший радиотехник ТЭС, главный технолог, зам. главного технолога.

Об условиях работы спрашивать по адресу: г. Маринск Кемеровской области, спиртзавод, отдел кадров.

МАРИНСКОМУ ЗАВОДУ ТЕХНИЧЕСКОГО СПИРТА

Зам. ответственного редактора А. ЧАРУШНИКОВ.

КИНОТЕАТР «МОСКВА»

Большой зал — Новый польский художественный фильм ЧОРТОВО УЩЕЛЬЕ

Сеансы: 12, 2, 4, 6, 8 и 10 часов. Малый зал — Художественный фильм МЫ ИЗ КРОШИТАЛА

Сеансы: 1, 3, 5, 7, 9 и 10.30.

МАРИНСКОМУ ЗАВОДУ ТЕХНИЧЕСКОГО СПИРТА

Адрес редакции: г. Кемерово, ул. Сталина, № 66. Телефоны: отв. редактора — 2-24; зам. редактора — 8-05; отв. секретаря — 2-53; отделов: партийного и пропаганды — 8-63; промышленности и транспорта — 2-37; угольного в культурно-бытового — 15-36; сельскохозяйственного — 4-37; внутренней информации — 4-85; писем трудящихся — 11-52; прием