Кемеровская областная библиотека ГАЗЕТНО-ЖУРНАЛЬНАЯ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Кузбасс

ОРГАН КЕМЕРОВСКОГО ОБЛАСТНОГО И ГОРОДСКОГО КОМИТЕТОВ КПСС, ОБЛАСТНОГО И ГОРОДСКОГО СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

№ 169 (8772). | Воскресенье, 22 июля 1956 г. | Год издания 35-й. Цена 20 коп

К новому подъему работы магистрали Кузбасса

СЕГОДНЯ — Всесоюзный День железнодорожника. Работники стальных магистралей вместе со всем советским народом отмечают этот традиционный праздник в обстановке широко развернувшегося социалистического соревнования за досрочное выполнение плана первого года шестой пятилетки, за успешное претворение в жизнь грандиозной программы, намеченной XX с'ездом КПСС.

Рост народного хозяйства нашей страны, дальнейшее мощное развитие тяжелой индустрии, осуществление крупных мероприятий, принятых партией и правительством по под'ему сельского хозяйства, увеличение производства предметов народного потребления — весь новый под'ем социалистической экономики неразрывно связан и в значительной степени зависит от нового под'ема транспорта и прежде всего железнодорожного.

В минувшие годы было многое сделано для усиления технической вооруженности транспорта, строительства новых путей, увеличения пропускной способности дорог, улучшения использования подвижного состава. В результате железнодорожники выполнили пятилетний план грузоперевозок досрочно, за 4 года. Немалый вклад в этот успех внесли коллективы кузбасских отделений Томской дороги.

Но, как указывалось на XX с'езде партии, несмотря на то, что наш транспорт в основном удовлетворяет потребности народного хозяйства, было бы неправильно не видеть, что железные дороги имеют недостатки в работе и уже сейчас испытывают серьезное напряжение в перевозках. Поэтому первоочередная задача работников магистралей состоит в том, чтобы увеличить провозную и пропускную способность дорог и особенно сосредоточить усилия на ликвидации технической отсталости транспорта, на его реконструкции и улучшении работы.

Следуя указаниям партии, передовые коллективы, многие сотни машинистов, составителей, осмотрщиков, диспетчеров, трудящихся других профессий кузбасских отделений дороги ведут настойчивую борьбу за технический прогресс на транспорте, за наиболее полное использование внутренних резервов увеличения об'ема и снижения себестоимости грузоперевозок.

Перевыполнением своих социалистических обязательств встречает праздник коллектив Топкинского паровозного депо. Здесь значительно сокращены сроки и улучшено качество ремонта локомотивов. Благодаря усилиям таких новаторов, как старшие машинисты тт. Бардин, Казаков, Комарицкий и многие другие, паровозники депо теперь около 70 процентов всех поездов водят тяжеловесными, за счет чего только во втором квартале с. г. перевезено дополнительно более полутора миллионов тонн грузов.

Ряд ценных технических новшеств внедрили у себя беловские электровозники. Стремясь к лучшему использованию локомотивного парка, снижению производственных затрат, они освоили вождение поездов по системе многих единиц, широко применяют рекуперативное торможение, а теперь, впервые на сети дорог страны, осваивают метод обезличенной эксплуатации электровозов.

Коллективы станций Анжерская, Калзагай, постоянно укрепляя трудовое содружество с работниками погрузочно-транспортных управлений предприятий, добились значительных успехов в соревновании за лучшее использование подвижного состава, увеличение погрузки угля.

Вместе с эксплуатационниками активное участие в борьбе за новый мощный под'ем работы принимают строители транспорта. Претворяя в жизнь Директивы партии по шестому пятилетнему плану, они стремятся уже в этом году закончить сооружение железнодорожной линии Сталинск—Абакан, ведут работы по электрификации новых участков магистрали, прокладке вторых путей.

Подводя в День железнодорожника итоги проделанному, с гордостью отмечая достигнутые успехи, работники магистрали Кузбасса обязаны главное внимание сосредоточить на осуществлении еще не решенных задач, на устранении крупных недостатков в работе транспорта. Нельзя не видеть, что деятельность Беловского, Новокузнецкого, Топкинского и Тайгинского отделений еще не находится на уровне требований, пред'являемых партией и правительством.

Речь идет прежде всего о том, что кузбасские отделения Томской дороги за минувшее полугодие не выполнили не только обязательств, но и планового задания по основному показателю — общей погрузке. Особенно большое отставание допущено в отправке потребителям такого важнейшего груза, как уголь, из-за чего на ряде заводов и фабрик страны создалось трудное положение с обеспечением топливом. На устранение этого пробела должны быть направлены усилия всех партийных, профсоюзных организаций, командиров и коллективов предприятий транспорта.

Трудящиеся погрузочно-транспортного управления треста «Кагановичуголь» и железнодорожных станций Калзагай, Акчурла и Черкасов-Камень решили соревноваться за достойную встречу Дня шахтера. Они обратились к работникам Беловского отделения с призывом включиться в соревнование и взять на себя обязательство по ритмичной подаче вагонов и бесперебойной транспортировке угольных маршрутов. Областной комитет КПСС одобрил инициативу киселевцев и рекомендовал работникам шахт и железнодорожных станций Кузбасса поддержать почин горняков и железнодорожников Киселевского рудника.

Возможности для того, чтобы резко увеличить темпы погрузки, имеются на всех станциях, всех отделениях. Они кроются во всемерном укреплении делового содружества железнодорожников и работников погрузочно-транспортных управлений, в лучшем использовании подвижного состава, строгом соблюдении трудовой и производственной дисциплины каждым работником, связанным с движением поездов.

О наличии больших внутренних резервов свидетельствует уже тот факт, что на таких отделениях, как Беловское, Новокузнецкое, Топкинское, решающих успех выполнения плана погрузки, значительно замедлен оборот вагонов, в том числе и вагонов с местными грузами. И если при завышенном парке план погрузки все же оказался невыполненным, то об'ясняется это только неудовлетворительным использованием подвижного состава.

На отделениях еще плохо выполняются графики движения поездов, что говорит об отсутствии должной слаженности в организации работы всех звеньев транспортного конвейера. На Беловском отделении только за первое полугодие допущены сотни случаев нарушения трудовой дисциплины, правил технической эксплуатации.

Ясно, что если труженики магистрали Кузбасса под руководством партийных организаций дружно, по-боевому возьмутся за устранение этих недостатков, будут широко внедрять опыт передовиков соревнования, достижения науки и техники, то допущенное отставание в погрузке будет быстро преодолено, обязательства, взятые на 1956 год, будут с честью выполнены.

Сейчас наступает самая ответственная пора в работе транспорта. Необходимо резко усилить перевозки сырья и топлива для создания зимних запасов на промышленных предприятиях, нужно, далее, образцово подготовиться и провести перевозки продукции нового обильного урожая. Важно, наконец, своевременно завершить подготовку к зиме многообразного хозяйства и кадров транспорта.

Железнодорожники Кузбасса не раз доказывали свое уменье отлично выполнять задачи, поставленные перед ними партией и правительством. Нет сомнения, что они отдадут все свои силы, знания, опыт, свою неутомимую творческую энергию делу досрочного выполнения плана первого года шестой пятилетки.

Совещание работников сельского хозяйства областей и автономных республик Урала

СВЕРДЛОВСК, 20 июля. (ТАСС). Сегодня продолжалось обсуждение доклада Председателя Совета Министров РСФСР тов. М. А. Яснова «О проведении уборки урожая, состоянии животноводства и обеспечении выполнения плана заготовок сельскохозяйственных продуктов в 1956 году».

Участники совещания говорили о том, что делают колхозы, совхозы и МТС для организованного проведения уборки и досрочного выполнения поставок сельскохозяйственной продукции. Приводились многочисленные примеры доблестной работы тружеников села, их возросшей активности в борьбе за дальнейший под'ем сельского хозяйства.

Участники совещания подвергли критике недостатки в деятельности республиканских министерств и ведомств. Так, директор Пермской МТС Молотовской области тов. **А. И. Келль** критиковал Министерство сельского хозяйства РСФСР за то, что оно не всегда правильно удовлетворяет нужды МТС. Нам прислали комбайн для уборки картофеля, говорит он. Но эта машина на суглинистых почвах не оправдывает себя. Приходится использовать комбайн как обычную картофелекопалку.

Председатель колхоза «Красный Октябрь», Кировской области, Герой Социалистического Труда **П. А. Прозоров** поднял вопрос о повышении ответственности машинно-тракторных станций за развитие колхозного производства, подчеркнув, что МТС должны лучше учитывать запросы хозяйств.

Министр совхозов РСФСР тов. **Т. А. Юркин** рассказал о развитии совхозов в областях и автономных республиках Урала, где за последнее время создано 24 крупных хозяйства, успешно осваивающих целинные и залежные земли. Совхозы сдадут государству значительно больше хлеба, чем в прошлом году.

О трудовой доблести хлеборобов Ак-Булакского района, Чкаловской области, говорил на совещании председатель райисполкома тов. **А. Я. Романенко.** За счет целинных земель посевные площади в районе расширены до 210 тысяч гектаров. Развернулась раздельная уборка богатого урожая. В колхозе имени Хрущева, например, намолачивают более 25 центнеров ячменя с гектара.

Подсчитав свои возможности, колхозы и совхозы района решили сдать сверх плана два миллиона пудов зерна. Благодаря укреплению зернового хозяйства заметно повышается продуктивность животноводства.

О больших переменах в жизни тружеников села рассказал секретарь Еланского райкома КПСС Свердловской области тов. **А. Г. Савин.** За последние два—три года в районе в полтора — два раза повысилась урожайность зерновых, увеличилось производство продуктов животноводства. Широкий размах приняло в деревне производственное, жилищное и культурно-бытовое строительство. Сельхозартели предоставляют оплачиваемые отпуска колхозникам, широко применяют материальное поощрение. Жить на селе стало лучше. Благодаря этому много бывших колхозников, ранее ушедших в город, возвращается в колхозы.

Член Бюро ЦК КПСС по РСФСР тов. **В. П. Мыларщиков** в своем выступлении отметил, что сельское хозяйство областей и автономных республик Урала в последнее время значительно окрепло, но еще отстает от передовых областей РСФСР. Уделяя много сил промышленности, работники Урала до последнего времени недооценивали производство продуктов сельского хозяйства. На Урале, так же как и в других областях республики, можно добиться быстрого роста продуктивности сельского хозяйства. Для этого надо конкретнее заниматься им, распространять опыт передовых колхозов, вытягивать отстающие хозяйства.

Тов. Мыларщиков советует широко использовать опыт раздельной уборки урожая, накопленный в колхозах Ставрополья, Кубани и Дона. Надо убрать максимальное количество хлеба раздельным способом.

Агроном-овощевод колхоза имени Ленина, Свердловской области, тов. **А. В. Юрина** рассказала об опыте развития овощеводства, которое приносит 30—40 процентов всего артельного дохода. Она указала также на недооценку овощеводства в области. Местные торговые органы неправильно относятся к реализации выращенных колхозами овощей, задерживают их приемку и в то же время нередко ввозят в Свердловск капусту и другие овощи по более дорогой цене из южных областей.

На совещании выступили также председатель колхоза имени Буденного, Завьяловского района, Удмуртской АССР **Е. А. Лаврова,** председатель колхоза имени Хрущева, Челябинской области, **В. Г. Рылеев,** председатель башкирского колхоза имени Карла Маркса **Б. Н. Сафиканов.**

Участники совещания гости — начальник областного управления сельского хозяйства Кировоградской области Украины тов. **И. Д. Кобыльский** и главный инженер Воронцово-Александровской МТС Ставропольского края тов. **С. К. Гутштейн** поделились опытом работы по под'ему сельского хозяйства.

На совещании с большой речью выступил Первый Секретарь ЦК КПСС тов. **Н. С. Хрущев,** тепло встреченный собравшимися.

Совещание единодушно приняло Обращение ко всем колхозникам и колхозницам, работникам машинно-тракторных станций и совхозов, специалистам сельского хозяйства Урала.

Сегодня — Всесоюзный День железнодорожника

В передовом коллективе

Калзагай — передовая углепогрузочная станция Беловского отделения Томской железной дороги. Действуя в тесном содружестве с горняками, коллектив станции из месяца в месяц перевыполняет план погрузки угля. Когда в Усятах началось соревнование за максимальное совмещение операций при обработке маршрутов, железнодорожники Калзагая одними из первых подхватили эту инициативу.

В соревновании за достойную встречу Всесоюзного Дня железнодорожника замечательных успехов добивается коллектив смены, которой руководит инициативный дежурный по станции Павел Некрасов.

...Дежурный по отделению сообщил, что через 20 минут в Калзагай прибывает порожняк за углем. Павел Некрасов предупредил об этом вагонников и грузчиков. Важно, чтобы хорошо встретить поезд и, не теряя ни минуты, приступить к его обработке и погрузке. Совмещая процессы осмотра, ремонта и очистки вагонов, коллектив смены быстро обработал поезд. Осмотрщик-автоматчик т. Андрюков, осмотрщик-пролазчик т. Зайцева, слесарь вагонов т. Варакосов и грузчики под руководством бригадира т. Полуянова на 10 минут сократили простой вагонов. Павел Некрасов позаботился, чтобы к этому времени на станции был паровоз угольщиков.

Умело организовал погрузку поезда и дежурный по станции Афонино треста «Кагановичуголь» Василий Иванович Ларин. Он заблаговременно предупредил десятников погрузки о времени подачи порожняка. Там подготовили необходимое количество угля, наладили бесперебойную работу погрузочных механизмов. Погрузка велась по-скоростному. Каждый заполненный полувагон тотчас выводили на весы и подформировывали в маршрут. Угольный состав был загружен на 3 часа быстрее, чем предусмотрено по технологии.

Это один из многочисленных трудовых дней коллектива станции Калзагай.

А. АНТОНОВ.

Ритмичная работа вагонников

СТАЛИНСК, 21 июля. **(Корр. «Кузбасса»).** Вагонное депо станции Новокузнецк, Томской железной дороги, вот уже несколько лет подряд перевыполняет план. Работает оно ритмично, без рывков. Из ворот его ежедневно выходит по 8—10 товарных вагонов, прошедших средний или годовой ремонт. План первого и второго кварталов этого года вагонники по среднему ремонту выполнили на 108 процентов, а по головому — на 105,2 процента, сэкономив при этом более 100 тысяч рублей государственных средств.

Готовя достойную встречу Дню железнодорожника, клепальщик Катышев, слесарь Галиулин, плотник Грузлев, электросварщик Кобозев и многие другие ежедневно выполняют нормы выработки от 150 до 200 процентов.

Среди вагонников немало рационализаторов, которые трудятся над усовершенствованием оборудования, над облегчением труда рабочих. Так, мастер цеха оборудования тов. Кутухтин только в этом году внес три ценных рационализаторских предложения по усовершенствованию станков и оборудования. Внедрено в производство два рационализаторских предложения бригадира заготовительного цеха тов. Желтова. Им был сконструирован специальный шаблон для ремонта автосцепки. Это приспособление намного улучшает качество ремонта.

Беловские машинисты локомотивного депо встретили День железнодорожника новыми трудовыми успехами. Одним из лучших среди электровозников является машинист Исаев. Он водит поезда по системе многих единиц. В июле он провел более десятка тяжеловесных составов.

НА СНИМКЕ передовые электровозники депо (слева направо): помощник машиниста А. Н. КРАСНОПЕРОВ, машинист П. В. ИСАЕВ, пом. машиниста А. Д. ПУЛЬНОВ.

Фото П. Костюкова.

С чувством долга

Поезд принимали «с ходу». Еще задолго до того, как острые лучи прожекторов разрезали густую тьму ночи и пали на убегающие во мрак станционные пути, вдоль них выстроились рабочие пункта технического осмотра. И, когда состав с шумом и грохотом проследовал мимо первой группы вагонников, им уже было ясно, за что здесь следует браться в первую очередь, как велик об'ем работ, какие для этого понадобятся материалы и инструменты. Старший осмотрщик т. Михеев мысленно прикинул: «Третий вагон — сменить буксы. Десятый вагон — заменить головку автосцепки...»

Споро и слаженно идет работа вагонников. Один за одним подходят они к старшему осмотрщику, докладывая о сделанном. Слесарь т. Макшанкин с товарищами заменил головку автосцепки, слесари тт. Ильин и Кочнев произвели смену букс и закрепили буферный комплект. Проходит еще немного времени, и т. Михеев звонит дежурному по станции.

— Все в порядке, — рапортует он. — Поезд обработали раньше на 21 минуту.

— Молодцы, — доносится в ответ.

Подобно смене старшего осмотрщика Михеева, в дни, предшествующие празднику железнодорожников, трудится весь коллектив вагонников Кольчугинского узла. На пункте технического осмотра еще лучших результатов добилась смена, руководимая тов. Стародубовым. Почти все поезда в этом месяце она обрабатывала со значительным опережением графика и сэкономила таким путем несколько сот вагоно-часов. Коллектив смены в совершенстве усвоил укрупненный безотцепочный ремонт вагонов. Без отцепки проводится выравнивание кузовов, смена поперечных связей тележек и другие работы.

Новыми успехами в труде отмечают День железнодорожника и трудящиеся вагонного депо. Значительно перевыполнена производственная программа по ремонту вагонов. Первенство в соревновании удерживает коллектив колесного цеха, которым руководит тов. Котелевский. Токари тт. Баян и Зверков перевыполняют нормы выработки на обточке колесных пар в полтора—два раза, добиваясь при этом высокого качества работы. Успешно работают слесари тт. Шапуров, Ярославцев и Новиков, электросверловщик тов. Чебаков, кузнец т. Дружин и многие другие.

За этот год в Кольчугинском вагонном депо произошли значительные изменения. В последнее время здесь механизирован ряд трудоемких производственных операций, что благотворно отразилось на росте производительности труда. Механизирована транспортировка колесных пар. Это позволило высвободить несколько человек рабочих. В цехе автосцепки по предложению механика депо т. Черепанова установлены пневматические под'емники, значительно облегчающие труд рабочих. Специальное приспособление для сборки элептических рессор Балдвина сделали заместитель начальника депо т. Тимошин и слесарь по оборудованию т. Печеркин.

В результате этих и некоторых других новшеств вагонникам удалось по сравнению с тем же периодом прошлого года повысить производительность труда на 5 процентов.

В коллективе депо большое внимание уделяется вопросам укрепления экономики своего предприятия. Здесь родилось много ценных предложений, направленных на сокращение затрат средств и материалов на ремонте. Прежде, например, крышки люков полувагонов ремонтировались в кузнице. На их демонтаж, транспортировку и установку приходилось выделять по нескольку человек. По предложению плотника тов. Большанина и электросварщика т. Новикова ремонт крышек люков полувагонов производится теперь непосредственно у вагонов. Это значительно удешевило работу. Из поданных с начала года 24-х рационализаторских предложений большинство направлено на снижение затрат труда, материалов и средств. Благодаря этому в первой половине нынешнего года в Кольчугинском вагонном депо сэкономлено более 180 тыс. рублей государственных средств.

М. СТОЙКЕВИЧ.
(«Корр. «Кузбасса»).

Будем работать еще лучше

Наша станция, хотя и называется пассажирской, но она производит большие погрузочные работы. За первое полугодие план погрузки мы выполнили на 116 процентов. Полугодовое задание по выгрузке нами тоже перевыполнено.

Наш составитель т. Зеленчуков одним из первых освоил метод знатного составителя страны Шебликина, впервые в Советском Союзе применившего осмотр проходящих поездов одновременно с головы и с хвоста. При этом способе на 10—12 минут сокращается время осмотра. Кроме того, т. Зеленчуков маневровую работу производит толчками и так планирует свой труд, что у него не бывает лишних заездов паровоза. Нормы выработки он систематически выполняет на 140—150 процентов.

Для распространения его опыта в Новосибирске была организована дорожная школа, которой руководил сам т. Зеленчуков. Вскоре такая же школа была организована и на нашей станции. Она оказала большую помощь составителям.

Более года подряд первенство в коллективе держит смена № 2, которой руководит старший помощник начальника станции Николай Егорович Якин, проработавший 25 лет на нашей станции. Свою трудовую деятельность он начал со стрелочника.

Хочется сказать также о весовщице шахты «Редаково-Южная» т. Закусиловой. Многие весовщики, как правило, не догружают вагоны углем, а Закусилова систематически грузит в 60-тонные вагоны по 62—63 тонны.

Образцово содержат стрелки старшие стрелочницы тт. Дедух и Болдырева, обеспечивая этим безаварийное движение поездов.

Встречая День железнодорожника, коллектив нашей станции приложит все силы, знания и опыт, чтобы во втором полугодии работать еще лучше, чем в первом.

Н. МОЛОДЫХ,
и. о. начальника станции Новокузнецк-Пассажирская.

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

Говорят кемеровские железнодорожники

«С какими производственными результатами пришли вы к Всесоюзному Дню железнодорожника?» — с таким вопросом обратился наш корреспондент к некоторым железнодорожникам Кемеровского узла. Ниже мы публикуем их ответы.

ХОРОШИЕ ИТОГИ

И. В. БРЕЗИН,
секретарь узлового парткома

Железнодорожники Кемеровского узла встречают свой традиционный праздник высокими производственными показателями. У нас нет ни одного предприятия, не выполняющего государственного задания.

Отлично справляется со своими задачами коллектив паровозного депо (начальник С. Т. Тишин, секретарь парторганизации Г. И. Гаврилов). План промывки паровозов за полугодие выполнен на 112 проц., простой паровозов на промывке сокращен на 1 час 20 минут, стоимость единицы ремонта снижена на 471 рубль. Сэкономлено 133 тысячи рублей и 179 тонн топлива.

Этих результатов паровозники добились благодаря слаженной работе всего коллектива. Лучшие показатели имеют смены машинистов И. А. Дубровского, А. Д. Жарикова, А. В. Чижова и Ж. А. Добелева.

В дни предпраздничной вахты машинист тов. Дубровский завоевал переходящий вымпел. Бригада тов. Чижова 20 июля своими силами выполнила промывочный ремонт локомотива за самый короткий срок — 10 часов.

Многое зависит и от ремонтников. Быстро и высококачественно проводят ремонт слесари Л. В. Машканцев и В. Н. Соломин, выполняющие свои нормы от 180 до 200 процентов.

Паровозники развернули подготовку хозяйства к зиме. Уже отремонтировано 6 локомотивов. Остальное хозяйство будет полностью подготовлено к 1 октября.

Слаженно трудятся вагонники (начальник депо П. В. Зайвий, секретарь парторганизации А. А. Викулов). Средний ремонт вагонов выполнен на 111,3 процента, годовой ремонт — на 104,2 процента и текущий — на 107 проц. Благодаря правильной организации труда коллективу удалось за полугодие сэкономить 49 тысяч рублей. Передовые люди этого предприятия кузнец Н. С. Антропов, слесарь Д. А. Амосов и плотник А. И. Турецкий выполняют ежедневно от полутора до двух норм.

С хорошими производственными показателями пришел ко Дню железнодорожника и коллектив станции Предкомбинат (начальник М. К. Золотарев, секретарь парторганизации Н. С. Кожевников). Общий план погрузки за шесть месяцев коллективом выполнен на 104,1 проц., а по погрузке минеральных удобрений — на 116 проц. Со станции отправлено 109 тяжеловесных поездов, то есть дополнительно перевезено 22.517 тонн грузов

ПОВЫШАЕМ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

И. Н. ЕВТИХЕЕВ,
начальник 20-й дистанции пути

Коллектив Кемеровской дистанции пути выполнил обязательства по среднему и капитальному ремонту пути, взятые ко Дню железнодорожника. Все капитальные работы в этом году дистанция производит своими силами. Высокое качество ремонта позволило на всем протяжении участка Кемерово—Топки повысить скорость движения поездов с 50 до 70 километров в час. Хорошо организовали ремонт и содержание путей дорожные мастера И. П. Смолеха и В. Д. Панфилов, бригадиры пути М. А. Артемьев, А. Красноштанов.

В ознаменование праздника 28 лучшим путейцам выданы денежные премии за отличное содержание путей и 9 человек получили благодарности.

СОДЕРЖИМ ПУТИ В ОТЛИЧНОМ СОСТОЯНИИ

И. П. СМОЛЕХА,
дорожный мастер 2-го околотка

В соревновании околотков за отличное содержание пути наш коллектив вышел на первое место по дистанции. Вот уже седьмой месяц по этому показателю мы неизменно получаем только отличную оценку. Соревнованием охвачены все бригады. Ко Дню железнодорожника мы выполнили на 80 процентов годовой план по смене стрелочных переводов и переводных брусьев, а также под'емному ремонту пути.

Хорошо организован уход за путями в бригадах, которыми руководят М. А. Артемьев и М. В. Голованов. Особенно славятся своим старанием путевые рабочие Ф. П. Ковалев, И. А. Богатырев, Н. М. Акиншин. Бдительно несут службу на своих постах дежурные по переезду В. А. Нищетова, Н. И. Тамарова и комсомолка А. Кудрявцева.

В образцовом порядке содержат путь обходчики Т. Г. Старовойтов, А. Д. Сапранков, М. Г. Тутюнь и Мария Казакова.

В коллективе околотка широко развернут обмен опытом. Проведено две школы передового опыта — дежурных по переезду и бригадиров пути. Техническая учеба ведется во всех бригадах.

Высокая квалификация работников околотка, их дисциплинированность и правильная организация труда в бригадах — все это способствует досрочному выполнению нашим околотком производственного плана первого года шестой пятилетки.

СОКРАЩАЕМ ПРОСТОИ ВАГОНОВ

Н. А. ГЛЕБОВ,
дежурный по станции Кемерово

Перед коллективом движенцев станции Кемерово поставлена задача — сократить до минимума простои вагонов. В целом коллектив с этим справляется неплохо. За первое полугодие план погрузки кокса выполнен на 101,3 проц. и по выгрузке — на 100,5 проц. Общий местный простой вагонов сокращен на 10 минут, а под одной грузовой операцией — на 30 минут. За шесть месяцев перевезено дополнительно 242.604 тонны грузов. Отправлено 748 тяжеловесных поездов.

За отличную работу в первом квартале коллектив станции получил вторую всесоюзную премию—50 тысяч рублей.

В нашей смене уже много лет трудятся опытные работники: составитель поездов М. Г. Захаров, сцепщик вагонов Н. Г. Осейчук, стрелочница М. В. Теплякова, старший осмотрщик вагонов Федор Сысоев, машинист маневрового паровоза М. И. Солодков и многие другие. Их четкий труд и оперативность помогают в любое время года точно по графику отправлять поезда, не допускать аварий и простоев вагонов.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

АГИТКОЛЛЕКТИВ НАШЕЙ ШАХТЫ

С каждым днем все шире разгорается соревнование за достойную встречу Дня шахтера. Этому способствует большая организаторская и политическая работа в массах, проводимая партийными организациями. На нашей шахте этой работе в настоящее время уделяется серьезное внимание. Агитколлектив изо дня в день усиливает свою деятельность. Агитаторы-коммунисты, лучшие производственники вдохновенным словом и личным примером воодушевляют горняков на трудовые достижения.

Заслуживает высокой оценки, например, работа агитатора горного мастера М. М. Муртазина.

Каждый раз при встрече М. М. Муртазин раз'ясняет интересные материалы из печати, факты из жизни шахты и рудника. Всегда он пытается вызвать слушателей на живой разговор. Все высказанные в ходе этих бесед предложения агитатор записывает в свою книжечку и стремится претворить их в жизнь.

Недавно М. М. Муртазин после глубоко продуманной подготовки провел интересную беседу об экономических показателях своего участка. Вначале он в убедительной форме рассказал горнякам о причинах допускаемого перерасхода средств на подготовительные работы, которые ведет участок. В отдельные месяцы здесь перерасходуется на каждый погонный метр пройденных выработок свыше 30 рублей. Для убедительности агитатор сравнил работу проходчиков «Капитальной-1» с работой проходческих бригад другой шахты, где не допускается такого перерасхода и подвигание выработок идет в два раза быстрее.

— Что же нам делать, чтобы не допускать излишней траты средств, ускорить темпы проходки? — спросил агитатор.

Вызванные на откровенный разговор шахтеры поделились своими мнениями. Один рассказал о тех недостатках, которых не касался агитатор, другие стали вносить конкретные предложения по лучшему использованию резервов производства. Эта содержательная беседа агитатора нацелила горняков участка на строжайшую экономию лесных материалов, ликвидацию простоев и производительное использование рабочего времени, на решительное устранение производственных недостатков.

Хорошо организует свою работу агитатор другого участка — механик Д. И. Киселев. Он больше всего практикует индивидуальный метод бесед с горняками. В настоящее время на нашей шахте проводится большая работа по раз'яснению законодательства о трудовой дисциплине. Надо сказать, что избранный Д. И. Киселевым метод раз'яснения дает наиболее хорошие результаты.

В свое время на этом участке рабочие тт. Бельков и Ратчин сделали по нескольку прогулов и своей недисциплинированностью так настроили против себя весь коллектив, что возникло предложение об увольнении их с участка. Д. И. Киселев и ранее беседовал с прогульщиками, но недостаточно. Теперь он решил во что бы то ни стало найти путь к сердцу этих рабочих. Агитатор стал тепло, в непринужденной форме часто беседовать с ними в часы нарядов, непосредственно на рабочем месте. Его влияние на тт. Белькова и Ратчина растет с каждым днем. Они становятся не только дисциплинированными работниками, но и передовиками производства. Недавно т. Бельков был занесен на Доску почета.

Можно привести и другие примеры хорошей работы агитаторов А. П. Парамзина, В. П. Удотова, С. Ф. Параскуна, В. Е. Русских, Е. Г. Ежеля и других.

Партийный комитет шахты в настоящее время для усиления агитационной работы привлекает свыше 120 наиболее активных коммунистов и беспартийных товарищей. С ними регулярно, два—три раза в месяц, проводятся семинары, на которых читаются квалифицированные лекции, дается обстоятельный инструктаж, заслушивается опыт работы лучших агитаторов.

Вместе с устной у нас широко развивается наглядная агитация. Мы стремимся сделать ее злободневной и наиболее доходчивой. Плакаты и лозунги, витрины и транспаранты рассказывают о задачах горняков в соревновании и показывают достижения соревнующихся. Вот, например, на видном месте стоит щит, на котором указывается, что повышение производительности труда на один процент дает прирост добычи угля в целом по шахте на 800 тонн. Убедительная цифра! И многие рабочие задумываются, когда читают ее. Оформлена витрина под заголовком «Опыт передовиков — всем рабочим». Собранный в ней материал и фотографии рассказывают, каким образом лучшие производственники добиваются трудовых успехов.

В большом зале административно-бытового комбината можно всегда видеть целую серию «молний» и листовок под заголовком «Называем фамилии». В первых сообщается о выдающихся трудовых достижениях передовиков производства, вторые обнародуют факты прогулов, пьянства, бракодельства отдельных нерадивых людей. Систематический выпуск листовок оказывает огромное влияние в коллективе.

Важным средством агитации служит у нас печать. Кроме многотиражной, в разных местах шахты выпускается 22 стенные газеты. Особенно большой популярностью пользуется у горняков «Крокодил».

Однако в массово-политической работе есть у нас еще немало серьезных недостатков. На ряде участков агитация не подкрепляется достаточной организаторской работой по улучшению процессов труда, и потому она остается малодейственной. Не случайно на шахте отдельные коллективы не справляются с выполнением производственных планов и социалистических обязательств. Имеются и такие агитаторы, которые мало проявляют инициативы или совсем не работают.

В интересах развертывания упорной борьбы за досрочное выполнение плана первого года шестой пятилетки партком принимает необходимые меры с тем, чтобы всемерно усиливать раз'яснительную работу среди трудящихся, активизировать деятельность агитколлектива шахты.

Н. СЕРИКОВ,
заместитель секретаря парткома шахты «Капитальная-1».

„Исчерпывающие" ответы тов. Локтионова

В небольшом зале старого клуба шахты № 9-15 тесно. Сюда на общешахтное открытое партийное собрание пришло несколько сот коммунистов и беспартийных. Давненько они сюда не заглядывали. Вот уже полтора года, как построен новый Дом культуры, но его закрыли на ремонт. Теперь остается ждать, когда-то его снова откроют, истратив около миллиона рублей.

На партсобрании как раз стоял вопрос о ходе капитального и текущего ремонта жилых домов и о культурно-бытовом обслуживании трудящихся. Заместитель начальника шахты т. Локтионов выступил с докладом. Перечислив количество домов, имеющихся у шахты, квартир в них, число жильцов и сколько квадратных метров площади приходится на каждого, он «посвятил» остальное время жалобам на отсутствие строительных материалов и клятвенным уверениям в своей невиновности.

С исключительной точностью «уложившись» в регламент, докладчик хотел сойти с трибуны, но был остановлен потоком вопросов.

— Когда будет отремонтирован Дом культуры?

— Почему через несколько месяцев после ремонта жилых домов их фундаменты начинают разрушаться?

Вопросы сыпались со всех сторон. Не теряя самообладания, Локтионов давал на них «исчерпывающие» ответы: «Не знаю». «Нет материалов», «Я ставил об этом вопрос», «Не могу точно сказать», «Вопрос решается» и т. д.

Потом горняки один за другим выходили к трибуне. Все они говорили о том, что коммунальное и культурно-бытовое обслуживание трудящихся поставлено из рук вон плохо, что ни заместитель начальника шахты по быту тов. Локтионов, ни начальник жилищно-коммунального отдела тов. Игошкин не проявляют заботы о людях.

— Руководители нашей шахты, — говорил электрослесарь ремонтно-восстановительного участка тов. Беляк, — помнят, видимо, только об угле, а о тех, кто его добывает, забыли. Из 73 кранов в мойке работают 23. На всю мойку семь скамеек, причем половина из них еле держится. Ведь это же не мытье, а мученье! На шахте имеется столярная мастерская, но она настолько загружена частными заказами на дубовые диваны да буфеты, что ей не до скамеек. Может быть, т. Локтионов по привычке скажет, что нет леса? Нет, причина кроется не в недостатке материалов, а в недостатке заботы о людях.

Десятник бытового комбината т. Азарова привела примеры бесхозяйственного расходования государственных средств.

— Как правило, комбинат ремонтирует каждый год, — сказала она, — тратятся десятки тысяч рублей. В прошлом году, например, после очередного ремонта крыша сразу же стала протекать, пришлось натягивать брезент, чтобы хоть немного предохранить спецодежду от сырости. Такое же положение и сейчас. Рабочие вынуждены спускаться в шахту в мокрой спецодежде. Но тов. Локтионова это не беспокоит.

Собрание проходило бурно. Заранее заготовленный проект постановления стал неузнаваем: настолько его изменили многочисленные поправки и дополнения.

Собрание обязало партийный комитет шахты повседневно следить за ходом выполнения принятого постановления и ежемесячно информировать об этом партийную организацию.

Н. РУКИН,
редактор многотиражной газеты «За уголь».

Сегодня сенокос—главное в борьбе за прочную кормовую базу

Дружно ведут заготовку кормов

В колхозе «Заветы Ильича», Кемеровского района, усиленно ведут заготовку кормов для общественного животноводства.

— Без прочной кормовой базы мы не сумеем выполнить плана развития общественного животноводства и повышения его продуктивности, — говорят колхозники. И они не жалеют сил на то, чтобы своевременно выкосить все травы на сенокосных угодьях, застоговать высококачественный корм.

Выполнив план силосования, колхоз дружно приступил к заготовке сена. Здесь уже застоговано его более 2000 центнеров. Особенно энергично трудится вторая полеводческая бригада (бригадир коммунист т. Райков). Сейчас в бригаде работают две тракторные и две конные сенокосилки. Каждый день выходят на косовицу вручную 10—12 человек. Братья Волынины на стоговании дневную норму выполняют на 150 процентов и более, звено Николая Чекледова — на 120—125 процентов.

Успехи колхозников на заготовке кормов свидетельствуют о том, что нынче у нас будет создана прочная кормовая база.

В. ПЕТРОВ.

В передовой бригаде

КРАПИВИНО. (**Спец. корр. «Кузбасса»**). Горячая работа кипит в эти дни на сенокосных угодьях колхоза имени Матросова. Механизаторы комсомольско-молодежной бригады Николая Ильина ведут здесь заготовку кормов. Бригада с первых дней сеноуборки является лидером в соревновании и удерживает переходящее Красное знамя МТС. Закладку силоса бригада закончила 12 июля. Сейчас механизаторы стремятся быстро завершить заготовку сена. Работы ведутся комплексным способом. К 19 июля травы скошены более чем с трехсот гектаров.

Погода в эти дни крайне неустойчивая. То и дело поливают дожди. Поэтому механизаторы стараются хорошо использовать не только каждый час, но и каждую минуту погожего времени. Тракторист комсомолец Василий Коваленко выполняет ежедневно по две нормы и более. Старательно работают на косовице трав Виктор Батурин, Зеленский, Митякин.

В бригаде тов. Ильина заведено хорошее правило: при любых условиях не допускать разрыва между косовицей и стогованием.

Идет стогование сена

Колхозники сельхозартели имени Буденного делают все, чтобы до начала уборки колосовых культур выполнить план закладки силоса и стогования. Здесь уже заложено 1950 тонн силоса и застоговано 1150 центнеров сена.

На заготовке кормов первое место сейчас занимает третья полеводческая бригада, которой руководит П. М. Воронцов.

Колхозу оказывает помощь шефствующая организация — райпотребсоюз. Недавно 30 работников райпотребсоюза трудились 5 дней в колхозе, а сейчас 10 человек из этой организации приехали в колхоз на целый месяц.

Газета «Призыв».
Тяжинский район.

В Топкинской МТС—без перемен

В свое время в печати подвергался критике стиль руководства тракторными бригадами со стороны дирекции Топкинской МТС. Ей было указано на те существенные недостатки, которые имели место в работе тракторных бригад, назывались и пути устранения этих недостатков. Однако правильных выводов из критики директор станции тов. Афанасьев и главный инженер тов. Пчелинцев не сделали. В результате здесь все осталось по-старому.

Руководящие работники и специалисты Топкинской МТС не стремятся обеспечить целеустремленное, оперативное руководство производственной деятельностью бригад. В результате они работают в обстановке полнейшего самотека.

Технический уход является основой высокопроизводительной работы машин. К сожалению, в Топкинской МТС он сведен к пустой формальности. Главный инженер тов. Пчелинцев заполнил бланки проведения технических уходов, раздал их под расписку бригадирам тракторных бригад и на этом успокоился.

Бригадиры, получив графики, тут же забыли о них. Так, тов. Полещук тщетно пытался найти график техухода и показать его нам. Он давным-давно утерян. А между тем машины здесь используются до тех пор, пока не выйдут из строя.

Профилактические мероприятия в большинстве бригад не проводятся. Поэтому простой тракторов из-за технических неисправностей—здесь повседневное явление. Все эти и многие другие недостатки имели место на весеннем севе и сильно сдерживали полевые работы. Сохранились они и в период паровспашки. Еще больше недостатков в руководстве механизаторами имеется сейчас.

К заготовке кормов Топкинская МТС приступила неорганизованно и ведет ее низкими темпами. По договорам с колхозами МТС должна скосить и убрать травы с десяти тысяч гектаров. Для выполнения такого об'ема работ есть все необходимое. Насчитывается 60 тракторных, 3 самоходные сенокосилки, 14 тракторных граблей, достаточное количество толкающих волокуш и стогометателей.

При выполнении сменных норм каждым трактористом и сенокосильщиком станция могла бы завершить косовицу трав в обслуживаемых колхозах за 20—25 рабочих дней. Фактически дело обстоит по-другому. Прошло двадцать дней с начала заготовки кормов, а станция выкосила в колхозах лишь около трех тысяч гектаров сенокосных угодий. При таких темпах работы потребуется затратить еще 40 дней, чтобы выполнить взятые механизаторами обязательства.

Главная причина столь низких показателей в работе кроется в том, что руководство МТС так же, как и при подготовке проведения весенне-полевых работ, направило в колхозы плохо подготовленную технику и не организует правильного инженерного обслуживания машин сейчас. В результате допускаются частые поломки и длительные простои техники.

Самым опасным является то, что механизаторы Топкинской МТС даже при низких темпах косовицы допускают большое отставание в уборке сена. 14 тракторных граблей простаивают, а колхозы вынуждены сгребать сено конными граблями.

Например, в колхозе имени «Крестьянской газеты» тракторная бригада № 20 (бригадир тов. Бородин) имеет три тракторные сенокосилки. При правильной организации труда ими можно ежедневно скашивать по 20—30 гектаров. Однако за две недели механизаторы скосили лишь 65 гектаров трав. А стогование вообще не ведут.

Бригадир тракторной бригады № 3 тов. Елонов неплохо вел весенние полевые работы, но снизил темпы на заготовке кормов. За 15 дней его механизаторы тремя тракторными сенокосилками скосили травы лишь на 100 гектарах и не поставили ни одного стога.

Руководство МТС знает о создавшемся положении в тракторных бригадах, но не делает глубокого анализа причин столь плохого использования машин и не принимает решительных мер к преодолению отставания на сенокосе.

Далеко не благополучно обстоит дело и с подготовкой техники к уборке хлебов. Считанные дни остались до начала жатвы, но семь самоходных комбайнов из тринадцати находятся еще в стадии ремонта.

Осмотр показал, что и отремонтированные комбайны не могут быть сразу включены в работу, т. к. имеют по 15—20 дефектов. На устранение этих недоделок, по признанию самих инженерно-технических работников МТС, потребуется еще не менее десяти дней.

Директор МТС, чтобы создать видимость готовности к жатве, дал установку отправлять машины в тракторные бригады при наличии серьезных дефектов. Потребовалось энергичное вмешательство секретаря райкома партии тов. Киселева, чтобы эта порочная установка была отменена и комбайны ремонтировались в мастерской.

МТС в нынешнем году впервые приступит к раздельной уборке хлебов. Для этого она получила достаточное количество подборщиков, 8 лафетов и 2 виндроуэра. Руководящие работники станции просмотрели кинофильм, показывающий, как правильно вести уборку, провели на практике эту работу в одном из обслуживаемых колхозов. Но дальше этого не пошли.

18 июля с. г. Топкинский райком КПСС и райисполком провели совещание механизаторов совместно с бригадирами тракторных бригад. На совещании работа Топкинской МТС была подвергнута суровой критике, были вскрыты все причины, порождившие недостатки в работе станции, указаны пути их устранения.

И что же? Все по-старому. Руководство станции и после этого мирится с отставанием на заготовке кормов, допускает непростительную медлительность в подготовке техники к уборке урожая.

М. ИВАНЧИКОВ.

Механизаторы на сенокосе

Порывистый ветер, стучавшийся всю ночь в доски вагончика, к рассвету постепенно стихал. На востоке загорелась заря. Утро было хотя и хмурое, но дождя не предвещало. В полевом стане шестой тракторной бригады, работающей в колхозе «Ударник полей», было тихо. Только изредка в вагончик доносился звон столовой посуды. Это повариха Анна Александровна готовила для механизаторов завтрак.

— Вот и бригадир едет, — как бы отвечая кому-то, проговорила Анна.

Рано начинается трудовой день в эту горячую сенокосную страду у бригадира Сергея Степанова. Вчера вечером он выехал в МТС, чтобы выхлопотать разрешение на постройку транспортной тележки. Правда, одну тележку механизаторы изготовили накануне сенокоса, но это не удовлетворяло их. Решили построить и другую. Из МТС Степанов направился на усадьбу второй полеводческой бригады, на полях которой работают механизаторы. Там ему надо было договориться с бригадиром, чтобы тот добавил людей для укладки сена в скирды прямо на фуражном складе животноводческой фермы.

Заглушив мотор мотоцикла, как всегда бодрый, подтянутый, собранный, Степанов направился в вагончик, обменявшись на ходу приветствием с поварихой. В вагончике все уже встали. Не прошло и сорока минут, как механизаторы были каждый на своем месте. Трактористы осматривали машины, тщательно проверяя каждую деталь.

Загудели моторы. Первым выехал на работу — сгребать сено — водитель «ХТЗ» Илья Шевченко. В первые дни заготовки кормов он работал на косовице трав. За пять дней передовой тракторист выкосил агрегатом из трех сенокосилок 195 гектаров. Это по 39 гектаров в смену вместо 20 по норме. Хорошие показатели. Почти две нормы! Сейчас Илья Шевченко ведет сгребание сена в валки. И здесь он добивается высокой выработки.

Что примечательно в этой бригаде — все работы на заготовке кормов ведутся комплексно. Вот и сейчас вслед за агрегатом, сгребающим сено, идет подборщик, которым управляет тракторист Илья Гаврилов, собравший за три дня сено с площади около 80 гектаров.

Тракторная бригада, возглавляемая Сергеем Васильевичем Степановым, считается передовой в Промышленновской МТС. Эту славу она заслужила делами. За короткий срок бригада только своими силами убрала травы с площади свыше 250 гектаров и доставила все сено к фермам.

Особенно высокий трудовой накал чувствуется среди механизаторов сейчас, когда они ознакомились с обращением колхозников, работников машинно-тракторных станций и совхозов, специалистов сельского хозяйства Ставропольского края. Выражая мысли всего коллектива бригады, Сергей Васильевич Степанов заявил:

— Достойным ответом на призыв ставропольцев будет то, что мы заготовим вдоволь кормов для общественного животноводства до жатвы, образцово подготовимся к предстоящей уборке хлебов. Сделам все, чтобы провести ее также в лучшие сроки и без потерь.

В. КОМАРОВ.

В Совете Министров СССР

Совет Министров СССР принял решение передать Правительству Польской Народной Республики документальные материалы из польских архивов, находящихся на хранении в архивных фондах СССР. Передаваемые архивные материалы имеют государственное значение для Польской Народной Республики и представляют большую ценность для изучения истории Польши.

Правительству Польской Народной Республики передаются архивные материалы Сейма, Совета Министров, Министерств: внутренних дел, юстиции, промышленности и торговли, просвещения, почт и телеграфа, путей сообщений, а также польских политических и общественных организаций и учебных заведений Польши (1894—1939 гг.).

Совещание работников угольной промышленности РСФСР

В Москве состоялось совещание работников угольных предприятий Министерства топливной промышленности РСФСР по вопросам дальнейшего увеличения добычи угля, механизации работ и обмена передовым опытом.

Выступивший с докладом Министр А. М. Прокофьев указал, что за годы шестой пятилетки добыча местных углей для нужд промышленности и коммунальных учреждений городов должна возрасти в краях и областях Российской Федерации на 84 процента. Намечено построить десятки новых шахт и реконструировать действующие шахты. Почти в шесть раз увеличится добыча угля открытым способом.

Шахты оснащаются новыми машинами и механизмами. Полностью будут механизированы выемка, доставка и погрузка угля.

В первом полугодии хорошо работали тресты «Роспахтуголь» и «Росзапсибуголь», Кемеровское, Тувинское, Свердловское, Челябинское и Магаданское топливные управления и другие.

Однако еще многие шахты не выполняют государственного плана.

Министр подверг критике работу отдельных топливных управлений.

На совещании выступили представители трестов, топливных управлений, шахтеры-новаторы Кузбасса, Урала, Подмосковья, Ростовской, Каменской, Магаданской и других областей Российской Федерации. Они поделились опытом борьбы за дальнейшее увеличение добычи местных углей, наилучшее использование машин и механизмов, за наиболее прогрессивную организацию труда.

Начальник Несветаевского шахтоуправления треста «Роспахтуголь» тов. Авруцкий рассказал об организации работ на шахтах по односменному графику и о создании комплексных проходческих бригад. Производительность труда шахтеров повысилась здесь на 15—20 процентов, добыто дополнительно много угля.

Начальник Иркутского областного топливного управления тов. Чумаков привел данные о внедрении в области открытой добычи угля. Тулунский разрез уже во втором полугодии 1956 года даст около 50 тысяч тонн угля.

В принятом решении участники совещания наметили мероприятия, проведение которых должно обеспечить успешное выполнение годового плана на шахтах министерства.

На совещании выступил первый заместитель Председателя Совета Министров РСФСР Д. И. Алехин.

(ТАСС).

Больше сена и силоса для животноводства

Решающим условием быстрого роста поголовья скота и повышения его продуктивности является кормовая база. Так, в обслуживаемых Чесноковской МТС колхозах на прошлую зимовку было заготовлено в среднем на взрослую голову по 32 центнера грубых кормов, в том числе по 16 центнеров сена, и заложено силоса по 48 центнеров на корову. Это позволило сохранить поголовье крупного рогатого скота и надоить за 9 месяцев по 1230 кг молока на фуражную корову — больше, чем за такой же период прошлого сельскохозяйственного года.

Иная обстановка сложилась в колхозах, обслуживаемых Троицкой, Арлюкской, Юргинской МТС. Не обеспечив общественный скот на зиму кормами, в этих артелях допустили большой отход скота, в результате продуктивность его очень низка. Надой молока здесь за 9 месяцев составил 650 — 790 кг. В колхозах Юргинской МТС надой снизился против этого же периода прошлого года на 210 кг от коровы.

В текущем году во всех районах области хорошо растут естественные травы и сеяные кормовые культуры. Есть все возможности заготовить сена не менее 20 центнеров на взрослую голову крупного рогатого скота, силоса — 7 тонн на корову и 10 тонн—на сложную свиноматку. Этот норматив должен быть соблюден повсеместно и, кроме того, надо еще создать страховые фонды.

Задача состоит в том, чтобы наиболее полно использовать все возможности накопления кормов. Надо мобилизовать на это всю сеноуборочную технику МТС и колхозов, рабочую силу и транспортные средства, не терять ни дня, ни часа дорогого времени.

Но мало включить в работу всю технику, добиться участия в сенокошении и силосовании всех трудоспособных людей на селе. Важно добиться высокопроизводительного использования машин, выполнения и перевыполнения норм выработки каждым колхозником, механизатором, широко применять ручную косьбу трав в лесу, кустарниках и других местах, где нельзя использовать машины.

Там, где эти требования соблюдают, дела идут успешно.

Намного лучше, чем в прошлые годы, идет заготовка кормов в колхозах Киселевского района. Здесь план сенокошения выполнен почти на 40 процентов, причем на половине скошенной площади все сено собрано и застоговано.

Многие сельхозартели Кемеровского района при активной помощи МТС и шефствующих организаций успешно ведут заготовку сена и силоса. Так, колхоз им. Карла Маркса заложил 1450 тонн силоса из естественных трав и полным ходом ведет заготовку сена. Неплохо идут дела в сельхозартели «Искра» и некоторых других.

Но эти отдельные успехи не должны заслонять серьезных недостатков в организации заготовок кормов в целом по области и особенно в ряде районов. В колхозах Тисульского района план косовицы трав на сено выполнен всего на 10 проц. Травы здесь скошены на 2730 гектарах, а застоговано сено только на площади 100 гектаров, или 3,7 проц. к скошенному. Подобное же положение создалось и в колхозах Тяжинского, Чебулинского, Кузнецкого, Итатского, Мариинского районов.

Особенно тревожным является то, что во многих хозяйствах допускается большой разрыв между косовицей трав и стогованием сена, что ведет к порче или даже полной гибели значительного количества скошенных трав.

В колхозах Мариинского и Чебулинского районов сено застоговано только на площади, составляющей от 1,6 до 7 проц. к скошенному. Беспечно относятся к заготовкам кормов в Гурьевском, Беловском и Юргинском районах, в которых план силосования дикорастущих трав по существу сорван, а сенокос ведется исключительно низкими темпами.

Во многих колхозах Юргинского района не организована ручная косьба в лесах и кустарниках, а они занимают большие площади, и травы на них перерастают, теряют свои кормовые качества.

Плохо проводятся работы по заготовке кормов в Ленинской, Безруковской, Троицкой, Сусловской и Верх-Чебулинской МТС, где в первой половине июля только начали косовицу трав, а стогование сена не производили.

Такое положение в указанных МТС и районах создалось потому, что руководители хозяйств дело ведут по старинке, самотеком — сколько успеем, заготовим, а там видно будет. Именно эта беспечность является причиной того, что техника МТС, конные сенокосилки до сих пор используются не в полной мере, ручная косовица игнорируется, зато на стоговании сена преобладает ручной, малопроизводительный труд, ведущий к резкому отставанию стогования даже при крайне низких темпах косовицы.

Дальше нельзя мириться с таким отношением к важнейшему делу, решающему судьбу наших обязательств по развитию животноводства и повышению его продуктивности.

Наличие техники и рабочей силы позволяет не только быстро косить травы и убирать сено, но и подвозить его к местам зимовки скота. И это надо делать.

Складирование сена на специально отведенных площадках обеспечивает лучшее сохранение корма от порчи и расхищения, значительно снижает затраты на вывозку сена зимой, когда к каждому стожку в снегу пробивается дорога тракторами или лошадьми и допускаются большие потери корма в оставляемых одонках.

Силос является одним из универсальных кормов, необходимых для всех видов сельскохозяйственных животных. Силосование позволяет приблизить зимнее кормление скота к летнему пастбищному, так как в траве, из которой закладывается силос, более полно сохраняются питательные вещества, в том числе витамины. При обильном кормлении коров зимой высококачественным силосом можно получать надои молока не ниже, чем в пастбищный период.

Нынче колхозы области посеяли кукурузы вдвое больше, чем в прошлом году, что позволит заложить значительное количество высокоценного силоса для скота. Вместе с тем следует в каждом колхозе заложить как можно больше силоса из естественных трав за счет скашивания их в кустарниках, на заболоченных и других участках, на которых сушка сена сопряжена с определенными трудностями.

Силосование обеспечивает надежное сохранение на корм скоту как зеленых отходов полеводства и овощеводства (ботвы корнеплодов и картофеля, капустных листьев), так и самих корнеплодов, картофеля и плодов бахчевых культур. Все эти культуры силосуются в сыром виде.

С начала уборки хлебов необходимо также организовать силосование зерновых отходов и половы, что обеспечивает хорошее сохранение этих кормов, исключает дополнительную подготовку их к скармливанию свиньям и другим животным.

Многие колхозы правильно поступают, когда под силос строят сооружения непосредственно у животноводческих ферм. Это обеспечивает бесперебойную подачу корма на ферму в любое время зимы, независимо от погодных условий

Закладку силоса в поле целесообразно производить вблизи участков, используемых для пастьбы скота весной и осенью.

Колхозы в текущем году имеют возможность заложить силос из естественных трав и кукурузы не только на предстоящую зимовку, но и создать его запасы на будущее, ибо он может сохраняться в течение нескольких лет.

В настоящее время заготовка кормов является одной из главных задач работников сельского хозяйства. Все силы и средства МТС и колхозов должны быть направлены на успешное ее решение. Надо со всей решительностью покончить с опасным разрывом между косовицей и стогованием и неуклонно форсировать и то и другое. Создание прочной кормовой базы позволит колхозам области добиться резкого повышения продуктивности животноводства, дать больше мяса, молока и других продуктов животноводства трудящимся Кузбасса.

П. ПОТАПОВ
главный инспектор по животноводству облуправления сельского хозяйства.

Люди стальной магистрали Кузбасса

Мастер формирования поездов

В колоссальной и сложной работе узловых и сортировочных железнодорожных станций, где все подчинено графику движения поездов, малейшее упущение, неразворотливость людей, связанных с эксплуатационной деятельностью, приводят к серьезным осложнениям. От четкой работы сортировочных и узловых станций зависит успешное выполнение всех функций железнодорожного транспорта.

Среди рабочих многих профессий, принимающих участие в работе станции, немаловажную роль выполняют составительские бригады.

Иван Осипович Инайтус 24 года тому назад приехал из деревни Васильевки, Кемеровской области, на станцию Топки. Первое знакомство с транспортом произвело на него ошеломляющее впечатление.

Прошло несколько лет. Инайтус обратил на себя внимание коллектива станции. Большая наблюдательность и правильное осмысливание происходящего позволили ему хорошо освоить на практике мастерство формирования и расформирования поездов.

Беглый осмотр составителем прибывшего поезда порождает уйму вопросов. Как расформировать с минимальными заездами маневрового локомотива вагоны, имеющие разные назначения, пополнить ими другие составы, уложиться в норму времени, не допустить задержки прибывающих поездов, расставить правильно тормоза, не сделать брака в работе? В их решении составитель не одинок. Ему в помощь приданы локомотивная бригада, сцепщик, списчик, башмачник и стрелочники. Но поставить перед этим небольшим коллективом задачу и быстро осуществить ее возможно только при четкой сработанности и хорошем руководстве составителя.

Быстрая ориентировка в создавшейся ситуации, расчет возможности производства работ на некоторое время вперед позволяют Ивану Осиповичу успешно выполнять маневровые операции, экономя на каждом сформированном составе десятки минут. Он умело использует серийные толчки при роспуске вагонов.

Практика позволила Инайтусу досконально изучить особенности и свойства каждого вагона. Дело в том, что даже при толчках равной силы, они проходят неодинаковый путь. Для того, чтобы безошибочно рассчитать длину маневрового рейса, нужно учитывать силу и направление ветра, состояние тормозных колодок, профиль пути, род вагона. Иван Осипович безошибочно отличает хороший «бегун» от плохого.

Осложняется работа на сортировочных и узловых станциях в зимний период. Низкая температура и снег на путях при неумелом использовании силы локомотива могут привести к большим затруднениям. Зимой поезда подразделяются на «теплые» и «холодные». К первым относятся только что прибывшие составы. У них смазка в буксах разогрета, поезд расформировывается легко. Поэтому Иван Осипович сразу же приступает к его обработке. Хуже обстоит дело с поездами, простоявшими несколько часов без движения. При низких температурах вагоны с огромным трудом перемещаются от толчка локомотива. Предпринять какие-либо меры, позволяющие ускорить процесс расформирования, невозможно. Единственное правильное решение — не допускать, чтобы поезд «замерз».

Даже снег Инайтусом подразделяется на две группы. К первой он относит пушистый, недавно выпавший. Когда таким снегом покрыты пути и температура наружного воздуха колеблется в пределах 10—15 градусов ниже нуля, он не является помехой в работе. Бандажи вагонных колес, спрессовывая снег до состояния таяния, катятся по рельсам хорошо. Пагубно влияет на производство маневров вторая группа. Это мелкий, сухой снег, образованный поземкой. Такой снег, подобно песку, чрезмерно тормозит работу.

Накопленный И. О. Инайтусом богатый опыт стал достоянием многих составителей не только станции Топки, но и далеко за ее пределами.

Иван Осипович — депутат городского Совета. За долголетнюю безупречную работу он награжден двумя значками «Отличный движенец» и именными часами Министерства путей сообщения СССР.

...Глубокая ночь. Уже давно погасли в домах огни. В темном небе бледно светит луна. Она обиженно глядит на яркий свет прожекторов. Летний ночной воздух чист и прохладен. Порой тишину нарушает пронзительный скрежет тормозного башмака. В маневровых районах, как всегда, кипит напряженная работа.

К гидроколонке подошел паровоз. Инайтус присел на сиденье от жнейки, снял фуражку и брезентовой рукавицей смахнул со лба крупные капли пота.

— Десятый тяжеловесный формировать закончили, Иван Осипович, — заметил подошедший сцепщик Турков.

— Ты что, разве больше десяти считать разучился?

— Почему? Нет, не позабыл...

— Плохо. Видать, голова чем-то другим забита. Если твоим подсчетом пользоваться, так мы, выходит, и обязательства ко Дню железнодорожника не выполним, — сказал Иван Осипович.

Отчетливо было слышно, как булькала в тендере вода, поступающая с большим напором из гидроколонки. Упоминание о Дне железнодорожника невольно заставило задуматься Ивана Осиповича. Он вспомнил, как вчера, после отдыха, перед дежурством, сделал подсчет проделанной работы с момента своей трудовой деятельности в должности составителя. Результат удивил его. Оказывается, за это время переработано около 720 тысяч вагонов.

— Одиннадцать, Иван Осипович. Один кемеровский сборный не учел, — прервал его раздумье Турков.

— То-то, — улыбнулся Инайтус.

— Готово! Поехали, — крикнул машинист Курилов.

Коротка летняя ночь. На востоке забрезжил рассвет нового трудового дня.

М. ЗАБОРОВСКИЙ,
главный инженер Топкинского отделения дороги.

Ко Дню железнодорожника бригада машиниста паровоза тяжеловесника А. Х. Исаева потрудилась на славу. Только в июне бригадой проведено 32 тяжеловесных поезда, перевезено около 25 тысяч тонн сверхплانового груза. По другим показателям паровозники также добились хороших результатов.

Бригаде А. Х. Исаева присуждено первое место среди паровозных бригад Новокузнецкого депо.

НА СНИМКЕ (слева направо): старший машинист А. Х. ИСАЕВ, помощник машиниста Ф. Н. ЗАХАРОВ и кочегар А. А. МАТВЕЕВ.

Фото В. Скоробогатова.

Новатор В. А. Клицунов

Названия многих станций овеяны легендами, передающимися из уст в уста поколениями железнодорожников. О Тайгинском узле говорят, что когда-то, более полустолетия назад, первые прокладчики транссибирской трассы, подойдя к месту, где стоит сейчас станция Тайга, воскликнули: Какая тайга! — и дали это имя станции.

Шли годы. Мчались мимо поезда. Тайга считалась одной из самых незаметных станций транссибирской линии. В дореволюционных изданиях железнодорожных справочников делались попытки привлечь внимание пассажиров к этой станции. Там можно было встретить такие записи: «Тайга. Буфет. Пельмени из медвежатины».

Составители справочников не могли, конечно, ничего написать об этой маленькой сибирской станции. Они мало что знали о ней. А здесь, на этой незаметной станции, накапливала силы одна из первых сибирских подпольных организаций, готовясь к грядущим схваткам.

Но Тайга имеет еще и славную историю советского времени, в которой отдельные свершения тружеников Сибирского железнодорожного узла порой кажутся легендой. Жизнь Тайгинского железнодорожного узла — это живые страницы истории почти всей магистрали Кузбасса. О нынешней Тайге железнодорожники говорят, как о прекрасной кузнице кадров.

Двадцать лет тому назад, когда после первых пятилеток железнодорожный транспорт далеко шагнул вперед, в истории под'ема железных дорог страны немаловажную роль сыграло Тайгинское паровозное депо.

Откроем пожелтевшие страницы газет того времени. 1936 год, канун Дня железнодорожника. В дорожной газете фотография молодого железнодорожника, бывшего воина Советской Армии В. А. Клицунова. Под портретом короткая заметка: «Впервые в истории железнодорожного транспорта при ремонте паровоза по инициативе тайгинцев осуществлен принцип взаимозаменяемости деталей. За 14 часов, вместо четырех суток по норме, выпущен с под'емочного ремонта паровоз».

Душой и организатором этого дела в числе других кадровых железнодорожников был молодой начальник заготовительного цеха Клицунов.

Вскоре Тайга стала известной всей стране. Из Закавказья, Подмосковья, Донбасса, Урала, со многих сибирских железных дорог приезжали сюда, чтобы перенять невиданный доселе опыт ремонта локомотивов по принципу взаимозаменяемости деталей. В газетных статьях депо называли университетом. Это было и в самом деле так. Именно в это депо приехали видные ученые во главе с известным профессором Карташевым, чтобы внести поправки в теоретический курс ремонтного дела.

Принцип взаимозаменяемости деталей совершил техническую революцию в ремонтном деле. В любом научном труде, любом справочнике можно встретить так называемый тайгинский метод ремонта паровозов. Этот метод получил распространение по всей стране.

И вот сейчас, спустя 20 лет, так же как и тогда, накануне Дня железнодорожника, мы вновь встречаемся с замечательным новатором транспорта Владимиром Афанасьевичем Клицуновым.

Судьбы людей нашего времени — в их делах. Владимир Афанасьевич — человек, о котором можно сказать, что он не ждет готового. Прошло 20 лет с того памятного дня, как был осуществлен принцип взаимозаменяемости деталей, а Клицунов попрежнему с юношеской энергией пробивает дорогу новому, творит, дерзает. Три десятка различных приспособлений, механизмов, сконструированных им, действуют в его родном депо и далеко за его пределами.

Мы застали его за работой над одним из последних новшеств — гидравлическим прессом для штамповки паровозных деталей. В этом его творении, как нельзя лучше, сказалось большое, неугасимое чувство нового.

Что такое гидравлический пресс для штамповки деталей? Это, прежде всего, приспособление, которое значительно облегчает труд и дает 30 процентов экономии металла.

Клицунов не ждет, когда депо пополнится подобными машинами. Он вместе со всеми читал Директивы XX с'езда партии, видел, какой размах принимает в стране замена свободной ковки металла штамповкой и принял решение создать гидравлический пресс с силой нажатия в 300 тонн.

Когда пишутся эти строки, Владимир Афанасьевич ведет первое испытание узлов своей новой машины. Он и слесари Крапивин и Насибула уверены в успехе.

Мы расспрашиваем Владимира Афанасьевича о его новых замыслах. Он скупо перечисляет названия своих будущих конструкций. Их еще нет, но есть уверенность, что они будут созданы. Это — уверенность человека, который свой талант изобретателя цементирует неустанным трудом.

Создавая новые приспособления, Владимир Афанасьевич, сам порой не замечая, активно вторгается в процесс организации производства.

Главный инженер депо тов. Дубницкий рассказывает о том, как Клицунов, работая вместе с мастером Георгием Максимовичем Бондычем над созданием под'емника для тендеров паровозов, предопределил полное изменение технологии в под'емочном цехе.

— Совсем недавно, — говорит тов. Дубницкий, — мы, прежде чем подать паровоз в под'емочный цех, заводили его в промывочный, где производилось расхолаживание локомотива. А теперь все операции производятся в под'емочном цехе. На полсуток сократился простой каждого паровоза в под'емке.

Мы рассказали об одном человеке с Тайгинского железнодорожного узла. Его имя, названное в многочисленных трудах ученых, стоит в ряду тех скромных тружеников, которые идут по широкой дороге технического прогресса, помня слова великого Ленина о том, что придти к большему, можно только начиная с маленького.

Б. ГРИГЕРМАН,
заместитель редактора газеты «Железнодорожник Кузбасса».

На 1200 тонн больше нормы

Массовое вождение тяжеловесных поездов — еще новое дело для паровозников депо Промышленная, но успехи, достигнутые за последнее время, говорят о том, что его освоение идет успешно.

Совершенствуя свое мастерство, машинисты с каждым днем проводят все большее количество большегрузных составов. Мастерами своего дела по праву считаются тт. Занкевич, Кучурин, Торопчин, Мирошниченко и другие. Каждый из них провел на высоких скоростях много тяжеловесных и длинносоставных поездов, совершил ряд рейсов без остановок для набора воды, сэкономив по 12—20 тонн топлива.

Недавно большой успех выпал на долю машиниста Занкевича, который со своей бригадой решил провести в честь Дня железнодорожника поезд повышенного веса.

За этим рейсом с напряженным вниманием следили многие паровозники. Занкевич попросил диспетчера станции заготовить ему состав, вес которого на 1200 тонн превышает установленную норму. Диспетчер т. Крамонов поддержал смелое решение машиниста и обещал без задержек пропустить поезд.

Вести такой тяжеловесный состав — дело нелегкое. Занкевич был первым, кто решился на это. Положение осложнялось еще тем, что на тендер паровоза вместо качественного угля была загружена смесь шлама с бурым углем.

И вот поезд весом в 5200 тонн отошел от станции Белово. Диспетчер сдержал свое слово: поезду машиниста Занкевича была дана «зеленая улица», груз был благополучно доставлен на станцию Промышленная на 30 минут раньше графика.

Большегрузный состав принял от Занкевича его сварщик тов. Иванов, который привел его на конечную станцию Тогучин, перевыполнив техническую скорость на 5,2 км в час.

На счету машиниста Занкевича десятки проведенных тяжеловесных составов, которые явились подготовкой для этого замечательного рейса. Занкевичу и его бригаде об'явлена благодарность.

Постоянный рост мастерства машинистов станции Промышленная позволяет им с каждым днем увеличивать число проведенных большегрузных составов, перевозить дополнительно тысячи тонн грузов.

Так, машинисты депо Промышленная встречают свой праздник.

Ф. ЯКОВЛЕВ,
машинист станции депо Промышленная.

Не отцепляя вагоны...

Небольшой коллектив пункта технического осмотра станции Кандалеп из года в год накапливает опыт быстрой и высококачественной обработки поездов, опыт текущего ремонта вагонов. Многие работники имеют 15—20-летний производственный стаж и считаются у нас подлинными мастерами своего дела.

Благодаря высокой квалификации большинства рабочих в этом году по примеру передовых вагонников нам удалось широко наладить укрупненный безотцепочный ремонт. Замену различных, вышедших из строя, деталей у вагона мы теперь чаще всего производим, не выключая его из состава. Это уменьшает об'ем маневровых работ, ускоряет движение груза, сокращает простои подвижного состава на станционных путях. Государству экономятся большие средства. Немногим более чем за шесть месяцев мы таким способом отремонтировали более 600 вагонов.

Особенно быстро и высококачественно производит ремонт смена старшего осмотрщика В. Т. Головченко. Владимир Терентьевич проработал в нашем коллективе более 20 лет. Высокому мастерству он обучил многих. Все 9 человек его смены работают исключительно четко. За период с начала года они отремонтировали без отцепки самое большое количество вагонов. В часы, когда на станции нет работы по осмотру и ремонту, смена тов. Головченко дружно занимается строительством нового производственного помещения, которое мы возводим своими силами.

Хорошо работает также смена, которой руководит А. Е. Мясников. Отличниками производства являются слесари-вагонники И. А. Майдуров, П. Т. Кочановский, слесарь-автоматчик Н. М. Антонов, станционный смазчик М. Н. Серова и многие другие.

П. ГРЕБЕНЬКОВ,
мастер пункта техосмотра станции Кандалеп.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

✦ Шестая пятилетка на транспорте — это пятилетка перехода на более прогрессивные виды тяги. Решения XX с'езда КПСС предусматривают ввести в действие 8.100 километров электрифицированных линий, или в 3,6 раза больше, чем в пятой пятилетке, а протяженность дорог, работающих на тепловозной тяге, намечено увеличить за пятилетку с 7 тысяч километров до 25 тысяч.

✦ В текущем пятилетии будет полностью переведен на электротягу весь главный ход от Чулымской до Мариинска, а также закончена электрификация кузбасского направления от Белова до Инской.

✦ За пятилетие на дороге будет построено 719 километров железнодорожных линий, намечается уложить свыше 300 километров вторых путей.

✦ Многие станции магистрали Кузбасса будут оборудованы совершенными видами связи, электрической и диспетчерской централизацией. Уже сейчас внедряются новейшие типы автостопоров, которые позволяют автоматически остановить поезд в случае неисправности пути или его занятости.

✦ Железнодорожники Кузбасса добились больших успехов в патриотическом движении тяжеловесников. В первом полугодии машинистами-тяжеловесниками Томской дороги перевезено сверх установленных технических норм 22 с половиной миллиона тонн груза.

Трудовые будни

Протяжный свисток паровоза, и пассажирский поезд уже отходит от перрона Беловского вокзала.

Иван Степанович стоит у окна вагона, провожая взглядом депо. Здесь он вырос, стал машинистом, здесь впервые почувствовал уверенность в том, что может стать полезным Родине человеком. Сегодня он едет рядовым пассажиром по вызову в Томский институт инженеров железнодорожного транспорта поделиться с учеными опытом своей работы, главным образом, по экономии топлива.

Иван Степанович заметно волнуется. Рассказывать об этом в своем коллективе — было делом привычным. В депо он руководил школой передового опыта, несколько раз выступал на теплотехнических конференциях в управлении Томской дороги. Все это казалось простым. Слушатели, в большинстве машинисты, с огромным вниманием следили за работой знаменитого мастера, имя которого было известно по всей дороге, и на конференциях донимали его вопросами, требуя доскональных, конкретных ответов. Но как будут слушать его выступление ученые? Сможет ли он сказать им что-либо новое, заслуживающее серьезного внимания?

Поезд стремительно рвется вперед. Иван Степанович внимательно всматривается в знакомые места. Восемнадцать лет водит он поезда по этому участку. Ему знаком каждый кустик, каждый путевой знак вдоль линии.

В раннем детстве Иван потерял отца. Старший брат Семен работал машинистом в Беловском депо. Из далекой деревни Иван приехал к нему. Учился в школе, а в свободное время пропадал в депо.

Большой радостью для Ивана были дни, когда он заставал брата в депо. Вместе с ним он залезал на паровоз. Иногда удавалось прокатиться по станционным путям. Брат разрешал потрогать медные, до блеска начищенные ручки. Любопытный юноша засыпал его множеством вопросов.

И. С. Кривов.

Многие детали Иван уже знал и часто об'яснял их назначение приходившим с ним сверстникам.

Вскоре брат уехал в Алма-Атинское депо. С ним отправился и он. У семнадцатилетнего юноши созрело твердое решение стать машинистом. Но на паровоз его не приняли, предложили работать подручным слесаря. Иван настойчиво изучал устройство локомотива, технологию ремонта, а вечерами брат увлекательно рассказывал ему о приемах вождения поездов.

Пытливого юношу приметили, и уже через год он сел за левое крыло паровоза — помощником машиниста. Это был счастливый день в его жизни. Теперь Иван ясно видел свое будущее — он станет машинистом.

...И вот снова Беловское депо. Шли годы. С ними приходило и мастерство. Сейчас Иван Степанович — лучший машинист, мастер экономии топлива. О том, как он этого добивался, и надо рассказать на конференции в томском институте.

Иван Степанович Кривов выступил на паровозной и тепловозной секциях конференции. Представители разных дорог, ученые внимательно слушали речь мастера. Особенно интересовал их опыт экономии топлива при работе на коротких участках.

— 19—20 процентов экономии. Этого невозможно добиться, — говорили многие.

Участок Белово — Кольчугино, протяженностью 40 километров, имеет очень сложный профиль пути. Затяжные спуски и крутые под'емы затрудняют работу машиниста. Кроме того, паровозы серии «ФД» при работе на коротких тяговых плечах и низких скоростях крайне не экономичны, и расход топлива на измеритель оказывается непомерно высоким. Отрицательное свойство локомотива этой марки — большой унос мелких частиц угля, который доходит до 20 и более процентов.

Поставив своей задачей добиться максимальной экономии топлива и на этом паровозе, Иван Степанович внимательно изучал особенности работы паровой машины, вождения поездов на коротком участке. Постепенно с помощью теплотехников он начал модернизировать свой паровоз, вносить в него небольшие конструктивные поправки. Нарастил дымовую трубу на 400 миллиметров, арочный свод топки удлинил на один ряд кирпичей, в головке механического углеподатчика установил прибор системы Гисича для смачивания угля. Посоветовавшись с теплотехником т. Кечиным, Кривов изменил живое сечение колосников. Комплекс мероприятий позволил значительно сократить унос мелких частиц угля, увеличить мощность паровых машин.

Машинисты Беловского депо используют низкосортные бурые угли. Иван Степанович ездит на таком же топливе, но он применяет его умело, в зависимости от профиля пути. Сразу от Белова к Проектной начинается под'ем. Поэтому ближе к будке подают грейфер качественного угля. Дальше идут прямой профиль и спуск. Значит, подается бурый уголь.

Рассказывая об этом на конференции, Иван Степанович вспомнил свои трудовые будни.

...Первую поездку помощнику т. Тычинскому пришлось совершить с машинистом Кривовым. Приняв паровоз, Тычинский начал усиленно разжигать топку.

— Ты что делаешь? — поинтересовался Кривов.

Странный вопрос смутил молодого помощника. Ведь машинист ясно видит, что он готовит паровоз к рейсу, старается нагнать больше пара, потому что из Белова всегда приходится вести тяжеловесный поезд.

— Сейчас ты нагонишь много пара, — как бы разгадывая мысли помощника, продолжал машинист. — А пока будем стоять, отопление придется прекратить, может, придется накачать лишнее количество воды в котел, чтобы избежать срыва предохранительного клапана. Топка и кирпичный свод остынут. Когда будем отправляться, отопление придется усилить. Из-за низкой температуры уголь не воспламенится, и большая часть его в виде черного дыма улетит в трубу. Вот ведь какие дела...

Молодой помощник внимательно слушал. Он знал о высоком мастерстве машиниста Кривова и был от души доволен, что попал работать именно на его паровоз.

— На первый раз я буду сам готовить машину к поездке, а ты посмотри, — предложил Иван Степанович.

Тычинский отошел от топки. Но машинист ничего не предпринимал. Это удивило помощника. Какая же это подготовка, если давление пара все падает? Вот уже стрелка манометра остановилась на цифре 10. Он хотел спросить об этом, но дежурный по депо сообщил, что паровоз затребовали под поезд. Машинист распорядился усилить отопление. Пока ездили на поворотный круг, затем до контрольного столбика, топка разгорелась. Заметно увеличилось давление пара. Ровно гудел огонь, все больше и больше накаляя топку и арочный свод.

На выходном светофоре загорелся зеленый огонек — поезд медленно тронулся в путь. Машинист тотчас включил механический податчик. Попадающий в топку уголь ярко вспыхивал, еще больше накаляя топку. Тут-то и Тычинский понял метод подготовки паровоза к поездке.

Состав стремительно мчался вперед. Тяжело пыхтел паровоз, увлекая за собой длинную вереницу груженых вагонов. Машинист и помощник внимательно следили за показаниями сигналов. Время от времени Иван Степанович посматривал в топку. В углу ее забегал яркий синий огонек. Тычинский не обратил на него внимания.

— А что значит этот огонек? — вдруг спросил его Кривов.

— Газ, наверное, горит.

— Прогар получился: холодный воздух поступает, — поправил его машинист. — Туда надо добавить уголька. Возьми лопату, подбрось.

Иван Степанович, как правило, применяет комбинированное отопление. Механический углеподатчик засыпает только середину топки, а по краям образуются прогары и провалы. По бокам разбрасывается уголь вручную. Особенно важно применять комбинированное отопление при использовании бурых углей, так как они сгорают быстрее, образуя прогары. Ручное отопление он применяет при стоянках и езде с закрытым регулятором.

Много полезного получил Тычинский, работая с Кривовым. Сейчас он сам мастерски отапливает паровоз. Да и мало ли учеников Ивана Степановича работают машинистами! Бывший помощник машиниста Есмаев учился искусству вождения поездов у Кривова. Сейчас он старший машинист, руководит комсомольско-молодежным паровозом. Его бригада добивается замечательных успехов.

Иван Степанович Кривов не довольствуется только тем, что сам мастерски экономит топливо. Свой опыт он охотно передает товарищам по работе, борясь за то, чтобы в депо не было ни одного машиниста, допускающего пережог. Он руководил одной из школ передового опыта. Многие машинисты охотно переняли методы труда новаторов, применяют их на практике и добиваются неплохих результатов. Однако нашлись и скептики, которые не верили в успех.

— На вашем паровозе можно экономить, — заявил на одном из занятий машинист Карпеев. — Вы попробуйте добиться экономии на нашем локомотиве!

Иван Степанович решил доказать на практике, что экономить топливо можно на любой машине. Начальник депо разрешил ему совершить несколько поездок с другими машинистами. В первый рейс он отправился с машинистом Карпеевым.

К поездке готовились тщательно. Оба машиниста внимательно проверяли паровоз. В одном месте Кривов обнаружил, что неисправен рукав для поливки угля.

— Значит, пользуетесь сухим угольком, мелочь пускаете в трубу, — заметил Кривов. — Надо сейчас же отремонтировать.

Были сильно загрязнены элементы пароперегревателя. Обнаружили и другие неисправности. Многие из них устранили на месте.

В рейсе Иван Степанович следил за тем, как помощник ведет отопление, давал практические советы.

В Белове их встречали многие машинисты.

— Ну, как с экономией? — интересовались они.

— Не знаем, сейчас пойдем подсчитывать, — ответил Карпеев.

Замерили остаток угля на тендере и, захватив маршрутный лист, пошли к начальнику фабрики механизированного учета. Расчет произвели вне очереди. Результат был неслыханный. За одну поездку — 1800 килограммов сбереженного топлива!

В техническом кабинете собрались машинисты обсудить итоги поездки. Теперь уже делился своим опытом машинист Карпеев.

Много рейсов с машинистами, пережигающими топливо, совершил Иван Степанович Кривов и всегда возвращался с победой. Выяснилась и главная причина перерасхода угля — у многих машинистов не было уверенности в успехе. Практический показ подействовал лучше всяких бесед. В депо развернулось массовое соревнование за экономию топлива. Вот уже полгода, как здесь нет ни одного машиниста, допускающего пережог топлива.

Попрежнему впереди идет бригада старшего машиниста Ивана Степановича Кривова. За полгода он «отложила в зимний запас» 150 тонн топлива. Свой традиционный праздник Всесоюзный День железнодорожника бригада встретила новыми производственными успехами.

А. ЮХИМЧУК.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ

Польский народ отмечает День возрождения Польши * Тито, Насер и Неру заявили о своей решимости бороться за принципы мирного сосуществования * США решили аннулировать свое предложение о финансировании строительства Асуанской плотины в Египте

Национальный праздник польского народа

22 июля свободный польский народ, а вместе с ним трудящиеся всего социалистического лагеря торжественно отмечают День возрождения Польши. Двенадцать лет назад в этот день было создано первое в истории польского государства народное правительство в лице Польского комитета национального освобождения.

Народно-демократическая Польша возникла в результате всемирно-исторической победы Советской Армии и действовавших совместно с нею возрожденных польских вооруженных сил над гитлеровским фашизмом во второй мировой войне.

Народно-освободительная борьба польского народа, переросшая в народную революцию, увенчалась успехом. В Польше бесповоротно победил режим народной демократии, прочно установилась власть трудящихся. Перед освобожденным польским народом открылись широкие перспективы строительства новой, социалистической жизни. Под руководством Польской об'единенной рабочей партии, которая является достойной наследницей боевых традиций славной Коммунистической партии Польши, рабочий класс в тесном союзе с трудовым крестьянством за короткий исторический срок осуществил в стране коренные политические и социально-экономические преобразования в интересах всего народа.

Благодаря героическим усилиям трудящихся, широкому использованию своих огромных потенциальных возможностей и дружеской помощи Советского Союза народная Польша быстро залечила раны войны, восстановила и успешно развивает свою экономику. Польский народ, самоотверженно трудясь под руководством Об'единенной рабочей партии во имя социализма и мира, раскрыл могучие источники своих творческих сил.

Двенадцать лет свободной жизни уже принесли свои замечательные плоды. В результате досрочного выполнения трехлетнего плана восстановления народного хозяйства был заложен прочный фундамент для мощного развития экономики Польши. Успешно закончив в прошлом году осуществление шестилетнего плана индустриализации страны, трудящиеся Польши заложили основы социализма.

Быстрый рост индустрии, и в особенности тяжелой промышленности, превратил Польшу из отсталой, аграрной страны в индустриальное государство. Промышленная продукция народной Польши увеличилась в 1955 году в сравнении с довоенным периодом более чем в 4 раза. Польская Народная Республика выдвинулась по промышленному производству на пятое место в Европе, уступая по об'ему промышленной продукции только СССР, Англии, Западной Германии и Франции.

В ходе выполнения шестилетнего плана в Польше были реконструированы на базе современной техники и значительно расширены многие старые угольные шахты, металлургические заводы, построены новые крупные предприятия угольной и металлургической промышленности. Гордостью польского народа является крупнейший в Западной Европе металлургический комбинат — Новая Гута имени В. И. Ленина, на котором уже действуют две крупные домны, пять мартенов, блуминг, коксохимический завод и другие об'екты. После пуска на полную мощность этот комбинат будет выплавлять 1,5 миллиона тонн стали ежегодно, то есть превзойдет годовую продукцию всех 23 заводов черной металлургии, которыми располагала довоенная Польша.

Преимущественное развитие тяжелой индустрии поможет польскому народу в кратчайший срок преодолеть экономическую отсталость страны, доставшуюся в наследие от буржуазно-помещичьего строя. Успешно решая задачу социалистической индустриализации, трудящиеся Польской Народной Республики тем самым обеспечивают полную победу социализма в городе и деревне, создают необходимые предпосылки для быстрого роста материального благосостояния народа, укрепляют экономическую и оборонную мощь страны.

В Польше создано много новых важнейших отраслей промышленности. В первую очередь следует указать на быстрое развитие машиностроения. В настоящее время в Польше производится машин и станков в пересчете на душу населения в 9 раз больше, чем до войны. Созданы также такие отрасли промышленности, как судостроение, автомобилестроение, тракторостроение, сельскохозяйственное машиностроение и многие другие.

Трудящиеся Польши добились в ходе индустриализации не только роста и укрепления промышленной мощи страны, но и успешно осуществляют более рациональное, отвечающее нуждам народного хозяйства размещение производительных сил.

Начало этому положил шестилетний план социалистической индустриализации. Народная Польша унаследовала от буржуазного строя вопиющую диспропорцию, неравномерность в экономическом развитии отдельных районов страны. Основные промышленные предприятия страны были размещены в 3—4 относительно небольших промышленных округах, в то время как огромные территории, в особенности в восточных районах, оставались невтянутыми в промышленное развитие. В соответствии с шестилетним планом около 80 процентов новых промышленных предприятий построены вне пределов старых индустриальных промышленных округов.

Социалистическая индустриализация Польши привела к коренным изменениям классовой структуры населения. Вместе с ростом и развитием тяжелой промышленности в стране быстро растет рабочий класс. Число трудящихся, работающих вне сельского хозяйства, достигло 6,5 миллиона человек.

Опираясь на огромные успехи в развитии тяжелой индустрии, народная Польша смогла быстро и значительно расширить мощности в легкой и пищевой промышленности. Реконструированы, значительно расширены и оснащены новейшим оборудованием десятки текстильных и обувных предприятий, мясные и молочные комбинаты, а также многие другие предприятия, выпускающие предметы широкого потребления. В результате этих мер отрасли легкой и пищевой промышленности выпускают продукции в несколько раз больше, чем до войны.

На основе широкого и всестороннего развития тяжелой индустрии государство осуществляет под'ем сельскохозяйственного производства, которое, несмотря на известный рост в сравнении с предвоенным периодом, все еще не поспевает за ростом промышленного производства в стране. Между темпами развития промышленности и сельского хозяйства образовалась серьезная диспропорция. Производство продовольственных товаров, а также сельскохозяйственного сырья отстает от возросших потребностей населения и народного хозяйства. Народная власть принимает меры к тому, чтобы преодолеть это отставание.

Исходя из директив II с'езда Польской об'единенной рабочей партии, разработана и уверенно осуществляется широкая программа крутого под'ема всех отраслей земледелия, в частности зернового хозяйства. Государство производит крупные капиталовложения в сельское хозяйство. Промышленность направляет в деревню все больше тракторов, комбайнов и других сельскохозяйственных машин, а также минеральных удобрений. Это способствует механизации земледелия, дальнейшему под'ему урожайности, росту продуктивности животноводства.

Все более прочные позиции завоевывает в деревне социалистический сектор. Трудовое крестьянство убеждается на практике в преимуществах крупного социалистического сельского хозяйства и на началах полной добровольности вступает в производственные кооперативы. В настоящее время в Польше насчитывается свыше 10 тысяч сельскохозяйственных производственных кооперативов.

Успехи, достигнутые народной Польшей в развитии экономики, обеспечивают, несмотря на трудности роста, повышение материального благосостояния народа.

Новый пятилетний план, к осуществлению которого польский народ приступил в этом году, предусматривает наряду с дальнейшим значительным ростом экономики страны неуклонный под'ем материального благосостояния трудящихся. Пятилетним планом намечается поднять на 30 процентов реальную заработную плату рабочих и служащих, а также доходы сельского населения. В 1956 году проводится ряд мероприятий по повышению заработной платы низкооплачиваемых категорий рабочих и служащих.

Крупных успехов достигла народная Польша в культурном строительстве. Уже много лет назад полностью ликвидирована неграмотность среди взрослого населения. Осуществлен переход к всеобщему обязательному начальному обучению. Вводится всеобщее обязательное семилетнее обучение. В стране действует 83 высших учебных заведения, в которых получает образование более 125 тысяч студентов. Успешно развивается наука; в стране имеется около сотни научно-исследовательских институтов, в 1952 году открыта Польская Академия наук. Растут очаги новой, социалистической культуры в городе и деревне: дворцы культуры, клубы, библиотеки, красные уголки.

Великий польский поэт Адам Мицкевич, создавая знаменитую поэму «Пан Тадеуш», мечтал:

Дожить бы мне до радостного мига,
Когда пойдет по селам эта книга,—
Чтоб девушки за пряжею кудели
Не только бы простые песни пели...
Чтоб взяли девушки ту книгу в руки,
Простую, как народных песен звуки.

Мечта поэта сбылась. В современной Польше книги издаются огромными тиражами, они проникли глубоко в гущу трудового народа.

Народная Польша — независимое, суверенное государство. Она является прочным звеном могучего лагеря мира, демократии и социализма. Проводя самостоятельную, независимую внутреннюю и внешнюю политику, Польша играет большую роль на международной арене. С каждым годом увеличиваются и растут ее международные связи.

Польский народ все теснее сплачивается в борьбе за социализм вокруг Об'единенной рабочей партии и народного правительства. Единство польского народа крепко и нерушимо. Темные силы империалистической реакции уже не раз могли убедиться в этом. Новый сокрушительный удар они получили недавно в Познани. Организованная империалистической реакцией и оплаченная из заокеанских денежных фондов преступная провокация в Познани потерпела крах. Трудящиеся Польши и впредь будут бдительно стоять на страже и защите своих великих завоеваний, не позволят агрессивным силам империализма мешать их мирному созидательному труду.

Перед польским народом, как и перед трудящимися всех стран социалистического лагеря, впереди прекрасное будущее. Под руководством испытанной, верной марксизму-ленинизму Польской об'единенной рабочей партии он добьется еще более выдающихся успехов в борьбе за социализм и прочный мир во всем мире.

В день национального праздника Польши народы Советского Союза горячо желают братскому польскому народу новых достижений на этом славном пути.

Я. МАКАРЕНКО.

Отряд советских военных кораблей прибыл в Роттердам

РОТТЕРДАМ, 20 июля. **(Спец. корр. ТАСС).** Сегодня в Роттердам с визитом дружбы прибыл отряд кораблей Советского Военно-Морского Флота — крейсер «Свердлов» и эскадренные миноносцы «Сердитый» и «Суровый». Корабли прибыли под флагом контр-адмирала В. Ф. Котова.

В открытом море советские корабли были встречены голландским крейсером «Де Рейтер», на борту которого находился военно-морской атташе Советского Союза в Нидерландах капитан 1-го ранга К. Н. Сухоручкин. В честь командующего отрядом советских кораблей крейсер «Де Рейтер» произвел салют из 13 залпов. Крейсер «Свердлов» произвел ответный салют.

В 7 часов 45 минут утра по местному времени отряд приблизился к аванпорту Роттердама Хук-ван-Холланду, находящемуся в бухте реки Маас.

Орудия крейсера «Свердлов» дают 21 залп — традиционный салют наций. Оркестр на корабле исполняет государственные гимны Нидерландов и Советского Союза. Береговая батарея Хук-ван-Холланда производит ответный салют. На набережной выстроен почетный караул моряков голландского военно-морского флота...

В 9 часов 45 минут советские корабли подходят к причалу Паркхавен. Огромная толпа голландцев, собравшаяся на берегу, сердечно приветствует советских моряков. Жители Роттердама машут платками, букетами цветов... На борт крейсера «Свердлов» поднимается старший морской начальник Роттердама Кэптан Деркземa. Он наносит визит командующему отрядом советских кораблей контр-адмиралу В. Ф. Котову. Кэптан Деркземa, контр-адмирал Котов и сопровождающие их лица обходят фронт почетного караула.

Затем контр-адмирал Котов нанес визит командующему корпусом морской пехоты генерал-майору Ромовинкелу и исполняющему обязанности бургомистра Роттердама Стилтхойсу.

Позднее контр-адмирал Котов отправился в Гаагу, где нанес визиты командующему военно-морскими силами Голландии вице-адмиралу Бурхарду и начальнику штаба военно-морских сил вице-адмиралу Проппеpу, а также послу СССР в Нидерландах С. П. Кирсанову.

Советские корабли пробудут в Голландии до 25 июля.

Западногерманский бундесрат одобрил закон о введении всеобщей воинской повинности

БОННЕ, 20 июля. (ТАСС). Незначительным большинством голосов бундесрат (вторая палата западногерманского парламента) одобрил сегодня закон о всеобщей воинской повинности, принятый недавно правительственным большинством бундестага.

За одобрение этого военного закона был подан 21 голос представителей в бундесрате от западногерманских земель — Баден-Вюртемберг, Гамбург, Нижняя Саксония, Рейнланд-Пфальц и Шлезвиг-Гольштейн, против одобрения этого закона голосовали 17 представителей четырех западногерманских земель — Баварии, Бремена, Гессена и Северного Рейна-Вестфалии.

Закон о введении в Западной Германии всеобщей воинской повинности вступит в силу после подписания его президентом ФРГ и опубликования в западногерманском вестнике законов.

Совместное заявление Президента ФНРЮ, Президента Египетской республики и Премьер-Министра Индии

БЕЛГРАД, 20 июля. (ТАСС). Агентство ТАНЮГ передало совместное заявление Президента Федеративной Народной Республики Югославии, Президента Египетской республики и Премьер-Министра Индии о переговорах, состоявшихся на о. Бриони.

В заявлении говорится, что руководители трех правительств обсудили развитие международного положения и «с удовлетворением установили, что политика, проводимая их странами, в определенной степени способствовала смягчению международной напряженности».

Отметив, что установленные за последнее время контакты и переговоры, проходившие между руководителями различных стран, способствовали лучшему взаимопониманию и все большему признанию принципа мирного сосуществования, руководители трех правительств считают, что эти контакты и обмен мнениями необходимо продолжать и стимулировать.

Участники переговоров подтвердили свою приверженность принципам, выработанным Бандунгской конференцией, которых, как говорится в заявлении, они всегда придерживались.

В заявлении подчеркивается, что мира нельзя добиться разделом стран на блоки. Его можно добиться стремлением к коллективной безопасности в международном масштабе, а также прекращением состояния господства одной страны над другой.

Участники переговоров заявляют, что прогресс в области разоружения является жизненно важным моментом для уменьшения страха перед конфликтами. Этот прогресс необходимо в первую очередь осуществить в рамках Организации Об'единенных Наций как в отношении атомного и термоядерного оружия, так и в отношении обычного вооружения, включая также и соответствующий контроль за выполнением достигнутых соглашений. Производство взрывов с помощью оружия массового уничтожения даже в экспериментальных целях необходимо прекратить, атомное сырье должно использоваться только в мирных целях; его использование в военных целях должно быть запрещено.

Руководители трех правительств, говорится в заявлении, глубоко заинтересованы в полном и равноправном международном сотрудничестве в области мирного использования атомной энергии. Такое сотрудничество должно быть организовано в рамках ООН, а в предлагаемом международном агентстве должны быть представлены все страны.

В заявлении указывается на большое значение международного экономического и финансового сотрудничества. Участники переговоров высказались за устранение эмбарго и препятствий для нормального развития и расширения международной торговли.

В заявлении далее подчеркивается, что проблемы Дальнего Востока не могут быть удовлетворительно решены без полного сотрудничества Китайской Народной Республики. Руководители трех правительств убеждены, что Китайская Народная Республика должна быть представлена в Организации Об'единенных Наций. Они также считают, что в Организацию Об'единенных Наций должны быть приняты все страны, поставившие об этом вопрос и отвечающие Уставу этой Организации.

Касаясь германской проблемы, участники переговоров заявляют, что этот важный вопрос должен быть решен в соответствии с желаниями немецкого народа путем соглашения, достигнутого мирными переговорами.

В заявлении отмечается, что проблемы Среднего Востока необходимо рассмотреть в соответствии с их значением, считаясь с законными экономическими интересами, основывая решения на свободе заинтересованных народов.

Участники переговоров выражают свои симпатии стремлению алжирского народа к свободе. Прекращение огня и переговоры между заинтересованными сторонами, говорится в заявлении, должны привести к миролюбивому решению алжирской проблемы.

Руководители трех правительств понимают, что проблемы мира не могут быть решены все сразу и что необходимо терпеливо и с доброй волей добиваться достижения решения. Исключительно важно прилагать все усилия к тому, чтобы создать атмосферу мира и действовать в соответствии с основными принципами Устава Организации Об'единенных Наций.

Попытка США оказать нажим на Египет

НЬЮ-ЙОРК, 20 июля. (ТАСС). Государственный департамент опубликовал официальное заявление о решении США аннулировать свое предложение «о финансировании некоторых первых этапов работы» по строительству Асуанской плотины в Египте. Как известно, это предложение было сделано США в декабре 1955 года. Постройка Асуанской плотины длиной около 5 км позволяет оросить 520 тысяч гектаров не орошаемых сейчас земель. Кроме того, дополнительную воду получили бы еще 210 тысяч гектаров, которые в настоящее время орошаются лишь частично. В районе этой плотины намечается также построить электростанции общей мощностью 1.440 тысяч киловатт.

По предварительным планам, из общей стоимости строительства в 1.300 миллионов долларов Египет должен выделить 900 миллионов долларов. Остальные 400 миллионов намечено было получить в виде займа от Международного банка реконструкции и развития, а также от США и Англии.

В декабре прошлого года США предложили Египту субсидию в размере 54.600 тысяч долларов для покрытия части издержек по строительству плотины. 19 июля государственный секретарь США Даллес информировал посла Египта в США Ахмеда Хусейна о решении аннулировать прошлогоднее американское предложение.

Американская печать не скрывает, что основной причиной этого решения является независимая политика, проводимая нынешним правительством Египта, его стремление совместно с другими миролюбивыми странами внести свой вклад в дело ослабления международной напряженности.

Английский суд приговорил американского летчика к смертной казни

ЛОНДОН, 20 июля. (ТАСС). По сообщению агентства Рейтер из Лидса (Англия), английский суд приговорил американского летчика Дж. Джордана к смертной казни через повешание за убийство англичанина.

По сообщению агентства, Джордан совершил убийство в одном из кафе Лидса.

Печать ГДР о результатах переговоров между СССР и ГДР

БЕРЛИН. 20 июля. (ТАСС). Результаты московских переговоров между правительственными делегациями Советского Союза и Германской Демократической Республики продолжают оставаться главными темами немецкой демократической печати. Выражая мнение различных слоев населения, газеты одобряют итоги этих переговоров как важный вклад в дело строительства социализма в ГДР, в дело мира, безопасности и разрешения германского вопроса на демократической основе.

Газета «Нейес Дейчланд» в передовой статье, озаглавленной «Большой вклад в строительство социализма», пишет:

Результаты переговоров между Германской Демократической Республикой и Советским Союзом представляют важное историческое событие в борьбе за дальнейшее строительство социализма в Германской Демократической Республике, за укрепление социалистической мировой системы, за воссоединение Германии на демократической основе.

Касаясь реакции в Западной Германии на результаты московских переговоров, газета замечает, что империалистические круги боятся усиления Германской Демократической Республики. Поэтому они стараются извратить смысл и значение московских переговоров, результаты которых ведут к дальнейшему укреплению ГДР и улучшению позиций социализма в Германии.

Переговоры между СССР и ГДР, продолжает газета, состоялись после принятия в Бонне бундестагом закона о воинской повинности. В подписанном в Москве совместном заявлении со всей серьезностью указывается, что введение всеобщей воинской повинности в Западной Германии затрудняет разрешение национальной проблемы немецкого народа и препятствует ослаблению напряженности в Германии и в Европе.

В то время как Бонн усиливает раскол Германии, ГДР и Советский Союз доказывают, что они выступают за политику демократического воссоединения Германии и указывают единственно реальный путь, ведущий к разрешению этого вопроса — путь переговоров и сближения обоих германских государств.

Газеты «Нейес Дейчланд», «Трибюне», «Нейе цейт», «Национальцейтунг», «Юнге вельт» и другие сообщают о собраниях трудящихся, участники которых одобряют результаты московских переговоров и выражают благодарность Советскому Союзу за великодушную помощь и поддержку.

Празднование Дня железнодорожника в Кузбассе

В дни, предшествующие празднованию Всесоюзного Дня железнодорожника, на предприятиях Кемеровского узла были проведены беседы, доклады и собрания рабочих и служащих, подведены итоги работы коллективов за полугодие. Прошли также совместные собрания железнодорожников с работниками транспортных цехов азотно-тукового и коксохимического заводов, с которыми соревнуются транспортники узла.

Сегодня в Кемеровском городском саду будет проведено празднование Дня железнодорожника. Доклад о Дне железнодорожника сделает секретарь Заводского райкома КПСС А. И. Балашов.

Затем состоятся выступления артистов Московской эстрады. В составе этой бригады — исполнительница русских народных песен и романсов Александра Лукьянченко, солист-пианист Яков Немировский, балетная группа, акробаты и другие артисты.

После художественной части состоится большое гулянье, танцы, аттракцион.

Зам. редактора А. Г. РЕМНЕВ.

«Обстановка быстро меняется в сторону, благоприятную для разоружения»

ОТТАВА, 20 июля. (ТАСС). Канадская печать продолжает широко комментировать предложение Министра иностранных дел СССР Д. Т. Шепилова о прекращении испытаний термоядерного оружия. Газеты отмечают, что это предложение заслуживает самого серьезного рассмотрения, так как народы всех стран обеспокоены опасностью, создаваемой для всего человечества дальнейшими испытаниями атомных и водородных бомб.

Газета «Сан» (Ванкувер) в редакционной статье пишет, что «будет трудно сопротивляться все усиливающимся требованиям запретить испытания атомных и водородных бомб». Газета считает, что за соглашением о прекращении испытаний ядерного оружия должно последовать соглашение об уничтожении существующих запасов атомных и водородных бомб и абсолютном запрещении их производства.

«Обстановка быстро меняется в сторону, благоприятную для разоружения, — пишет «Сан». — Новое предложение Шепилова и принятие русскими предложения западных держав об уровнях вооруженных сил создают для этого хорошие возможности».

Газета «Друа», выходящая на французском языке в Оттаве, считает, что предложение Шепилова «может создать доверие».

Многие канадские газеты указывают, что вопрос о запрещении испытаний атомного и ядерного оружия настолько важен, что западные державы не могут отмахнуться от него.

Заявление А. Идена по вопросу об испытаниях ядерного оружия

ЛОНДОН, 20 июля. (ТАСС). Отвечая на запрос лейбориста Артура Гендерсона в палате общин, премьер-министр Англии Антони Иден заявил: «Если невозможно достичь успеха в вопросе об ограничении испытательных взрывов ядерного оружия в порядке дискуссий о разоружении, то я не исключаю возможность других способов обсуждения этого вопроса с заинтересованными сторонами. Я обдумываю это». «Что касается запрещения испытательных взрывов ядерного оружия, это — другое дело, — продолжал Иден. — Заявление советского министра иностранных дел, которое нам не было официально передано, сейчас изучается».

Затем Иден дал понять, что он отрицательно относится к предложению о немедленном запрещении всяких испытаний атомного и водородного оружия. Он сослался на то, что «запрещение испытаний не означает, что запасы ядерного оружия обязательно перестанут существовать или увеличиваться», и заявил: «Мы по-прежнему считаем, что запрещение испытаний ядерного оружия должно быть связано с запрещением производства атомного оружия».

КЕМЕРОВСКАЯ ФИЛАРМОНИЯ
25 июля
в помещении облдрамтеатра
концерт
солиста Мосфилармонии
Геннадия ПИЩАЕВА
(тенор)
В программе: арии из опер, романсы и песни.
Начало в 9 час. вечера.
Билеты продаются в кассе театра ежедневно с 12 час. дня до 8 час. вечера.

НОВОСИБИРСКИЙ ТЕАТР ОПЕРЫ И БАЛЕТА
в помещении ДОМА КУЛЬТУРЫ
(Кировский район)
ГАСТРОЛИ
с 8 по 17 августа 1956 года
8 — **Борис Годунов**
9 — **Эсмеральда**
10 — **Иоланта**
11 — **Травиата**
12 — **Дон Кихот**
13 — **Травиата**
14 — **Евгений Онегин**
15 — **Риголетто**
16 — **Кармен**
17 — **Лебединое озеро**
Начало спектаклей в 8 час. вечера.
С 21 июля открыта предварительная продажа билетов в кассе Дома культуры.

КЛУБ КХЗ, август 1956 года:
5 — **Риголетто**
6 — **Иоланта**
7 — **Травиата**
18 — **Иоланта**
19 — **Риголетто**
Начало спектаклей в 8 часов вечера.
С 21 июля открыта предварительная продажа билетов в кассе КХЗ с 1 часа дня.

СТАЛИНСКИЙ ТЕАТР ДРАМЫ им. С. Орджоникидзе
Последние спектакли
22 июля, днем и вечером,
КРАЖА

В КИНО И КЛУБАХ

КИНОТЕАТР «МОСКВА». Сегодня. Большой зал — **По следам врага** (сеансы: 9, 10-40), **Первые радости** (сеансы: 12-20, 2-20, 4-20, 6-20, 8-20, 10-20).
Малый зал — **Моя дочь живет в Вене** (сеансы: 9, 10-45, 12-40, 2-35, 4-30, 6-25, 8-20, 10-20).
Третий зал — **Шарф любимой** (сеансы: 9-30, 11-20, 1-10, 3-00, 4-50, 6-40, 8-30, 10-20).
23 июля. Большой зал — **Драгоценный подарок** (сеансы: 9, 10-40, 12-20, 2-00, 3-40, 5-20, 7-00, 8-40, 10-20).
Малый зал — **В квадрате 45** (сеанс: 9-20), **Первые радости** (сеансы: 10-30, 12-30, 2-30, 4-30, 6-30, 8-30, 10-30).
Третий зал — **Двенадцатая ночь** (сеансы: 9-00, 10-50, 4-20, 8-00), **Моя дочь живет в Вене** (сеансы: 12-40, 2-30, 6-10, 10-00).
ЛЕТНИЙ КИНОТЕАТР (в городском саду). 22 июля — **Двенадцатая ночь** (сеансы: для детей — 12, 1-45; для взрослых — 3-30, 5-15, 7, 8-45, 10-30).
КИНОТЕАТР «МЕТАЛЛУРГ». 22 июля — киносборник **Стрела улетает в сказку** (сеансы для детей: 10, 12), **Решающие минуты** (сеансы для взрослых: 2, 4, 6, 8, 10).
23 июля — **Шарф любимой** (сеансы: для детей — 10, 12; для взрослых — 2, 4, 6, 8, 10).
КЛУБ «СТРОИТЕЛЬ». 22 июля — **Крутые горки** (сеансы: 2, 4, 6, 8, 10).
КЛУБ ГРЭС. 22 июля — **На подмостках сцены** (сеансы: 4, 6, 8, 10).
ДОМ КУЛЬТУРЫ (Кировский район). 22 июля — **Много шума из ничего** (сеансы: 12, 2, 4, 6, 8, 10).

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ЗАЙМЫ СПОСОБСТВУЮТ РАЗВИТИЮ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР!
Очередной, 52-й тираж выигрышей Государственного 3-процентного внутреннего выигрышного займа состоится 30 июля 1956 года в гор. Одессе.
В тираже на 9 разрядов займа разыгрывается 76500 выигрышей на общую сумму 41851800 рублей, в том числе:
18 выигрышей по 50.000 рублей
45 выигрышей по 25.000 рублей
225 выигрышей по 10.000 рублей
720 выигрышей по 5.000 рублей
6300 выигрышей по 1.000 рублей
69192 выигрыша по 400 рублей
Облигации займа продаются и свободно покупаются сберегательными кассами.
Государственный 3-процентный внутренний выигрышный заем является выгодной и удобной формой накопления и хранения денежных сбережений.
ПРИОБРЕТАЙТЕ ОБЛИГАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО 3-ПРОЦЕНТНОГО ВНУТРЕННЕГО ВЫИГРЫШНОГО ЗАЙМА И УЧАСТВУЙТЕ В ТИРАЖЕ ВЫИГРЫШЕЙ!
Управление Гострудсберкасс и Госкредита Кемеровской области.

ТРЕБУЮТСЯ:

КЕМЕРОВСКОМУ ПОДКОВНОМУ ЗАВОДУ срочно — **инженер** или **техник** по термической обработке металлов, **токари 5—6-го разрядов, кровельщики.**
Обращаться: ул. Пролетарская, № 20, отдел кадров, тел. 6-25.

КЕМЕРОВСКОЙ МТС — **трактористы-дизелисты, комбайнеры.**

Машинисты паровых турбин и котлов, токари, газоэлектросварщики, слесари по ремонту 6—7-го разрядов, плотники, столяры, кузнецы, шофер на автокран, обмуровщики, автослесарь 6—7-го разряда, грузчики в техснаб.
Обращаться по адресу: гор. Кемерово, Предзаводской поселок, Кемеровская ТЭЦ, отдел кадров, телефон: химкомбинат, № 1-66.

КЕМЕРОВСКОМУ ХИМКОМБИНАТУ срочно — **слесари и котельщики.**

КЕМЕРОВСКОМУ КОКСОХИМЗАВОДУ для работы в ремонтных цехах — **инженеры и техники-механики, конструкторы, инженер или техник литейщик или металлург, токари, слесари 5—7-го разрядов.**
Обращаться в отдел кадров завода.

ГЛАВАВТОТРАКТОРОСБЫТУ — **кладовщики-отборщики, грузчики.**
Обращаться: г. Кемерово, Магистральная, № 2, телефоны 20-52 и 18-15.

Гр. **Фетисов** Иван Васильевич, проживающий в г. Кемерове, ул. Павленко, 13, кв. 16, возбуждает дело о расторжении брака с гр. **Фетисовой** Евдокией Степановной, проживающей в г. Кемерове, ул. Павленко, 9, кв. 10.
Дело подлежит рассмотрению в народном суде 3-го участка Заводского района г. Кемерова.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: г. Кемерово ул. Сталина № 66. ТЕЛЕФОНЫ: редактора 2-24, заместителя редактора 3-05, секретаря 2-53, секретариата 4-85, отделов редакции: партийной жизни 8-63, пропаганды 4-57, обзора местной печати 15-36, угольного 1-21, промышленности и транспорта 2-37, сельскохозяйственного 4-57, культурно-бытового 15-36, информации 14-21, отдела писем 11-52, отдела об'явлений 6-83, ночной прием информаций 1-21, бухгалтерии 6-83, технического секретаря 15-67, директора типографии 3-96.

ОП18038. Типография «Кузбасс» облполиграфиздата Тираж 120.000. Заказ № 3960.