

ЧТОБЫ ВЫРАСТИТЬ КУКУРУЗУ С ПОЧАТКАМИ, НАДО ПОСЕЯТЬ ЕЕ ДО 20 МАЯ!

Механизатор и агроном! Точные квадраты, не более двух зерен в гнезде — закон на севе кукурузы.

Все агрегаты на поля! Работать в 2 смены, за световой день сеять каждой кукурузосажалкой не менее 16 га.

Быстрее поседем кукурузу

В ЭТОМ ГОДУ перед кукурузоводами поставлена боевая задача — вырастить кукурузу с початками молочно-восковой и восковой спелости. Сама природа помогает решить эту задачу. Жаркая сухая погода позволяет, как никогда в прошлом, рано посеять эту культуру. А ранний сев — одно из важнейших условий для образования и вызревания початков. К тому же и семена получены хороших кондиций.

И очень важно сейчас в полной мере использовать благоприятную возможность для раннего сева «королевы полей». Передовые кукурузоводы Кемеровского, Прокопьевского, Беловского районов так и именуют и поступают. Они 10—11 мая приступили к массовому севу кукурузы, чтобы к 20 мая закончить его.

Так надо организовать работу во всех колхозах и совхозах. Почва повсеместно на большую глубину прогрелась до 13—14 градусов. Промедление с севом — прямой удар по урожаю кукурузы, потому что потеря каждого дня при такой жаркой погоде означает потерю влаги. А она так нужна для появления дружных всходов, дальнейшего роста и развития растений.

В этом году площади под кукурузой значительно возросли, нагрузка на каждую кукурузосажалку большая. Чтобы провести сев в предельно сжатые сроки, нужно во всех хозяйствах организовать двухсменную работу кукурузосажалок, засеивать каждой сажалкой в течение светового дня не менее 16 гектаров. Значит, сейчас надо выделять в помощь звеньевым для работы во вторую смену самых опытных механизаторов, способных обеспечить точные квадраты и хорошую заделку семян.

Но рано посеять кукурузу — это еще не все. Не менее важно создать и другие агротехнические условия для выращивания ее с початками молочно-восковой спелости. Это, прежде всего, квадратно-гнездовое размещение растений на плантации. На этот счет не может быть двух мнений. На каждом поле должны быть только точные квадраты, позволяющие вести обработку междурядий вдоль, поперек и по диагонали поля.

В прошлые годы почти во всех хозяйствах высевали в каждое гнездо по 5—6 и более зерен кукурузы. Делалось это якобы для увеличения сбора зеленой массы. В действительности же столь загущенный посев — грубая ошибка. Выход кормовых единиц от этого только уменьшался, потому что масса кукурузы получалась с большим содержанием влаги. Сухого вещества в ней было мало, она плохо консервировалась, и силос получался чрезмерно кислый. Ни о каких початках при таком посеве и речи не могло быть.

Наилучшие результаты дает такой посев, когда в гнезде вырастает один — два стебля. Значит, в нынешнем году необходимо высевать никак не более двух зерен в гнездо. Только в этом случае можно рассчитывать на образование и вызревание початков, на большее содержание сухого вещества в стеблях кукурузы.

Особенности нынешней весны выдвигают еще ряд важных требований к проведению посева кукурузы. Под эту культуру в большинстве хозяйств вывезен перегной. Есть уже немало случаев неравномерного распределения его по полям и неправильной заделки в почву. Чтобы перегной дал полную и не привел к истощению почвы, его необходимо исключительно равномерно распределить по всему участку и заделать так, чтобы он находился на всей глубине заделки семян.

Поля под кукурузу должны быть особенно тщательно выровнены и прикатаны. Лучше всего для этого, как показывает опыт, перед посевом поле прикатать средними колесными катками, а после посева — легкими гладкими. Семена должны быть заделаны обязательно во влажный слой почвы.

Товарищи кукурузоводы! В ваших руках судьба урожая «королевы полей». От вашего умения зависит, быть или не быть нынче початкам молочно-восковой спелости. А они должны быть! Все посевные агрегаты — на поля. Немедленно развертывайте массовый посев кукурузы. Боритесь за точные квадраты, за сохранение влаги в почве, за строжайшее соблюдение всех требований агротехники!



По представлению районных комитетов партии, райисполкомов, территориальных производственных управлений на областную Доску почета занесены передовики весеннего сева:

- КИСЕЛЕВ Ю. С.** — тракторист колхоза им. Коминтерна Крапивинского района, выполняющий на севе сменные нормы на 180—200 процентов;
- ПОЛЕЦОВ А. И.** — тракторист Моховского совхоза Беловского района, выполняющий на пахоте сменные нормы выработки на 150—200 процентов;
- СИНИЦЫН И. С.** — тракторист этого же совхоза, выполняющий на пахоте сменные нормы на 150—200 процентов;
- МАРТЕЛЕНКО А. Т.** — тракторист этого же совхоза, выполняющий на пахоте сменные нормы выработки на 150—200 процентов;
- КРАСНОВ А. А.** — тракторист колхоза «Ударник полей» Промышленновского района, засеявший зерновыми за 5 дней 410 гектаров;
- РАСПОПОВ Ф. Е.** — тракторист колхоза «Мир» Промышленновского района, выполняющий на севе нормы выработки на 180—200 процентов.

В СОЮЗЕ С ГОРОЖАНАМИ

Совхоз «Угловский» нынче более организованно, чем в прошлые годы, ведет полевые работы. Здесь уже посеяны бобы, сорго, ячмень. Сейчас сеют пшеницу. Образцы в труде показывает тракторист Николай Филатов. 8 мая он вместе с Василием Кочуркиным, Иваном Бастрыгиным и Тимофеем Агеевым за смену засеял 80 гектаров.

В яслях отделения дружно готовят землю под яровые культуры. Маяком для водителей колесных тракторов является Василий Вельмицкий. Он в полтора раза перевыполняет сменные задания.

В совхозе развернулась массовый сев сахарной свеклы. Под пропашные вывозится зерновая механизированная техника. Шoferы Прокловской автобазы колхоза «Кузбасссель» и механизаторы треста «Прокловэкскаваторстрой». Горожане своими средствами 8 и 9 мая вывезли на поля более 2 тысяч тонн местных удобрений. (Корр. «Кузбасса».)

ДНЕВНИК ПОЛЕВЫХ РАБОТ

По оперативным данным, на 10 мая совхозы и колхозы области подняли весновспашки 228.749 гектаров — 36 проц. к плану. Яровыми культурами засеяно 213.134 га — 16 проц., пшеницей 116.975 га — 22,1 проц., кормовыми бобами 6.944 га — 69,3 проц., горохом 24.932 га — 84,5 проц. к плану, сахарной свеклой 316 гектаров.

В районах ход полевых работ характеризуется такими показателями (в первой колонке показан процент выполнения плана весновспашки, во второй — посева всех яровых, в третьей — пшеницы, в четвертой — кормовых бобов, в пятой — гороха):

Анжеро-Судженский	12,3	16,7	30,9	—	67,4
Беловский	38,7	12,7	15,5	81,8	81,7
Гурьевский	63,9	16,7	24,3	85,2	88,0
Ижморский	19,9	14,8	23,9	—	64,9
Кемеровский	37,8	16,8	27,8	54,5	61,8
Крапивинский	27,7	21,0	31,1	30,7	98,6
Осинниковский	51,0	19,8	39,2	—	121,0
Кузнецкий	36,5	19,1	24,5	100,0	89,8
Ленинск-Кузнецкий	59,9	14,8	12,7	80,4	87,2
Маринский	18,2	15,5	16,3	—	91,1
Прокловский	42,4	22,0	24,5	92,1	91,4
Промышленновский	54,4	12,7	13,0	77,5	89,9
Тисюльский	28,9	17,4	31,8	—	42,5
Топкинский	29,7	14,7	13,5	34,7	88,2
Тяжинский	14,5	17,8	40,3	—	87,1
Чульковский	35,7	28,0	27,8	—	93,5
Юбинский	31,6	16,5	25,9	39,2	102,5
Яшкинский	22,6	6,3	6,9	—	71,6

Нужна исключительная четкость

Случилось так, что наш путь лежал через пашни лучших бригад, инструкторов соревнующихся за плуг 2—3 центнера с гектара против прошлого года... Стоял по-летнему жаркий майский день — самая пора горячего наступления на ударном фронте. Так оно и было в комплексной бригаде Янского совхоза, которой руководит т. Гребенюк и Файдел. Чистые, хорошо ооконтуренные поля аккуратно прикатаны. И, конечно, там: здесь твердо усвоили, что весенний день год кормит. Будет высокий урожай в этой бригаде, держат свое слово хлеборобы.

И вот Марьевское отделение того же совхоза. Коллектив взял высокие обязательства. Управляющий Илья Павлович Дуринский рассказывает: — Сделали все для того, чтобы получить урожай на 2—3 центнера с гектара больше прошлого года. Семена свои, хорошо подработанные, пашню с предпосевными на полную глубину. Прикатывание почвы идет с сеялками в агрегате.

— Скажите, какая причина отставания? Ведь вы по темпам на последнем месте в районе.

— Влагу прибывали, почва не подошла.

...На полянке у полевого вагончика собралось несколько человек из бригады Виктора Петровича Арышева. Одни лежат, греются под ярким солнцем, покуривают. Другие ходят вокруг неисправного трактора — вышла из строя тормозная лента. На поле плохо убрили соломой, на мерзлоте под ней за день сложили четыре основных и три предпосевных. В кладовых совхоза их нет. Впрочем, запасных деталей здесь нет вообще. Нет и запасного горючего. Его привозят из села Арышева за несколькими километрами, подвозят в бочках.

— Заправилась, а запаса нет. К утру остановились, ждем, когда подвезут еще, — говорит молодой парень. — Не работа, а постоянное ожидание. Да что говорить о горючем — воды напиться и той нет. Ссылаются, что бабки не приобрели. В болото тыть бегает.

— Не можем добиться ясности в расценках, — поясняет ученик бригады т. Шляпин.

— Нынче мы славали знаменами на классность, — вмешивается в разговор Арышев. — А никто до сих пор не знает своего класса, как будут платить за работу?

— А руководители совхоза бы ваюют у вас?

— Проезжают...

Улановский совхоз. Бригада Александра Карловича Лотца известна на весь район. Это она в недалеком прошлом, вслед за Алексеем Гребенюком, начала соревнование за высокую культуру земледелия. В нынешнем году бригада решила добиться плюс 4 центнера с гектара по сравнению с прошлым годом. Одн немаловажная деталь: зимой и бригаде Лотца присоединились еще одну. Около 3 тыс. гектаров посевов закреплено сейчас за ней. Раньше на этой территории располагалась три колхоза. Три председателя руководили хозяйством. А теперь все это возложено на бригадира и его помощника. Казалось бы, директору совхоза т. Палингу, главному инженеру т. Силину нужно всемерно помогать бригаде. Но...

У большого черного поля стоят четыре сеялки. После ремонта их привезли сюда... на ремонт. Два дня механизаторы т. Долгих, умелец-механик, знавший в прошлом комбайнер Федор Павлович Череповский бьются над тем, чтобы пустить сеялки в ход. В помощь им руководители выделили пастуха т. Шильникова.

— Шофер, у тебя нет вот такой гаечки? — обращается т. Долгих к водителю нашего «газика».

Ремонтировать нечем. А инженер по сельхозмашинам т. Мисток даже не заглядывает сюда. Он бы здесь увидел, что в разгар сева несколько дней простоял «ДТ-54», только потом доставил сюда блок со склада, что тут же делают катки для прикатывания почвы. Разве раньше нельзя было позабиться об этом?

— Когда меня «сватали» на руководство двумя бригадами, — рассказывает т. Лотца, — то обещали помогать. А сейчас никого нет. Дел вон сколько прибавилось, а зарплату установили меньше.

И бригадир с досадой махнул рукой.

— Лошадь загал, вон вся в мыле. Сегодня 30 километров отмахал. Придется оседлать другое. Но мы поправим дела. Ведь осенью подняли зябь почти под весь клан.

Мы верим, дела поправятся. Однако руководителям совхоза следовало бы оперативнее помогать лучшей в районе бригаде.

Г. УМНОВ,
(Корр. «Кузбасса».)

Кузбасс

Орган Кемеровского областного и городского комитетов КПСС, областного и городского советов депутатов трудящихся

Год издания 41-й. | Суббота, 12 мая 1962 г. | Цена 2 коп.

За новые успехи в работе железнодорожного транспорта!

Речь товарища Н. С. Хрущева на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта 10 мая 1962 г.

Дорогие товарищи! В самом начале своего выступления хочу высказать мое отношение к предложению, которое было сделано товарищем Дегтяревым, моим земляком из Донбасса со станции Антрацит.

Мне хотелось бы предостеречь вас, дорогие друзья, от легкости в подходе к численности людей в число почетных железнодорожников. Если вы будете принимать в свою среду невалифицированных железнодорожников (оживление в зале), вы ухудшите показатели работы транспорта. (Оживление в зале). Поэтому будьте осторожны. Сейчас дела на железнодорожном транспорте идут хорошо, и поэтому найдется охотники привлекаться к нашему плугу. (Оживление в зале).

Разрешите мне выразить благодарность за хорошее отношение и доверие. Но, повторю, будьте осторожны. (Оживление в зале, аплодисменты). Это в интересах работы железнодорожного транспорта. (Оживление в зале).

Теперь разрешите мне от имени Центрального Комитета партии и Совета Министров приветствовать вас и в вашем лице всю славную армию советских железнодорожников. (Бурные, продолжительные аплодисменты).

Вы представляете один из самых больших и хорошо организованных отрядов рабочего класса нашей страны. В ваших рядах насчитывается около трех с половиной миллионов человек. Но дело не только в количестве, а прежде всего в значении железнодорожного транспорта для народного хозяйства. Поэтому Центральный Комитет партии и правительство решили созвать это совещание, чтобы посоветоваться с вами, как быстрее и успешнее выполнить задачи, поставленные

перед транспортом новой Программой партии.

Можно сказать, что совещание справилось с этими задачами. В содержательном докладе тов. Бещева и в выступлениях участников совещания правильно определены главные задачи транспорта, вскрыты большие резервы улучшения его деятельности и намечены конкретные пути мобилизации этих резервов. Совещание несомненно сыграет большую роль в деле дальнейшего быстрого развития транспорта в период развернутого строительства коммунистического общества.

Программа нашей партии рассчитана на 20 лет. За эти годы будет в основном построено коммунистическое общество. Сейчас все усилия нашей партии и народа сосредоточены на прагматическом осуществлении этих задач.

В одной из советских песен сказано: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью». Очень

хорошо сказано, хорошие слова! Применяя их к нашему времени, мы говорим: мы рождены, чтобы выполнить великую Программу нашей партии — построить коммунистическое общество. И мы это сделаем и сделаем обязательно! (Продолжительные аплодисменты).

Величайшая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали не на эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов. Великая мечта людей в коммунистическом обществе, но не находили его до тех пор, пока Маркс, Энгельс, Ленин не вооружили рабочий класс научным коммунизмом. И вот теперь наш народ, руководимый партией коммунистов, созданной великим Лениным, на основе учения марксизма-ленинизма превращает эту великую мечту людей в жизнь. (Бурные аплодисменты).

В ряду других важнейших проблем построения коммунистического общества, Программа партии четко определила перспективы и задачи транспорта на предстоящее десятилетие.

Бурный рост экономики, науки, техники придает развитию транспорта небывалые темпы. Все виды транспорта будут работать в тесном взаимодействии и станут в полном смысле слова единой транспортной сетью. На транспорте произойдут огромные технические преобразования.

Намечая такие перспективы, партия прежде всего исходила из того, что решение задачи создания материально-технической базы коммунизма невозможно без высокоразвитого транспорта. (Продолжение на 2-й и 3-й стр.)

МАЙ ТОРОПИТ

Сейчас на севе особенно важно не упустить время, в лучшие агротехнические сроки провести полевые работы. Это понимают многие механизаторы Осинниковского района. И трудятся они с большим упорством. На 10 мая в районе наполовину выполнен план весновспашки. Засеяна пятая часть ярового клина.

Лучшие показатели в Кузбасском совхозе, где посеяна треть зерновых культур.

И все-таки посевная кампания в районе идет не так, как требуют нынешние условия и возможности. Причина все та же: многие руководители и специалисты ориентируются не на погоду, а на календарь.

Возьмем, к примеру, Перво-Бенжерское отделение совхоза «Партизанск». Весновспашка здесь проведена на площади 433 га. Управляющий отделением т. Белорусов считает, что если они закончат пахоту к 20 мая, то это будет хороший старт года. В отделение прокультировано из 1400 гектаров лишь 481, забороновано 230 гектаров. Что и говорить, темпы — надо бы хуже, да некуда.

Медленно идет сев. За первую декаду мая посеяно пшеницы 85, гороха 37, ячменя 13 гектаров — всего 135 га из 1100 по плану. О пропашных тут судят так: «К 1 июня посеюм, и ладно будет». Это уж вовсе никакая негодная ориентация.

Отделение имеет одиннадцать тракторов. Все они на ходу. Однако три трактора «Беларусь» работают только в одну смену.

— Почему?

Старая песня: — Нет сменных тракторов. Да и вообще как-то не было принято, чтобы на колесных тракторах работали в две смены, — признался управляющий.

В отделении нет настоящего соревнования за выполнение и перевыполнение сменных норм выработки. На весновспашку перевыполняют нормы только три трактора — Василий Савостьянов, Даниил Герасимов.

В совхозе на полях допускаются браки. Так, в бригаде № 4, которой руководит Алексей Семичев, все сев пшеницы по плохо обработанной земле. В третьей бригаде (А. Калабаша) плохо подготавливали массивы к вспашке.

С. ГЕРАСИМ,
(Корр. «Кузбасса».)

Позор бракоделам

В четвертом отделении Труд-армейского совхоза сельский Сергей Сивинцев и тракторист Григорий Новиков 8 мая при посеве гороха на площади 45 гектаров допустили грубый брак: не заделали в почву половину семян. Агроном отделения Тасяня

Лукин совершенно не обратила внимания на такую заделку семян. Сев гороха в этом отделении ведется по неподготовленной почве. На поле не распаханы даже места, где в прошлом году была оставлена солома. (Корр. «Кузбасса».)

С ПОБЕДОЙ, ПРОХОДЧИКИ!

Как уже сообщалось, бригада проходчиков, возглавляемая А. Я. Хмелевым, прошла с помощью комбайна ПК-3 в апреле 474 метра горных выработок. Обком КПСС в связи с этим направил в адрес бригады телеграмму. В ней говорится: «Областной комитет КПСС горячо поздравляет коллектив

бригады, всех трудящихся участка, обеспечивших в предельном сокращении высокую скорость проходки выработок с помощью комбайна ПК-3. Обком КПСС уверен, что ваш коллектив покажет новые образцы творческой организации скоростной проходки горных выработок».

Продолжение речи товарища Н. С. Хрущева

В тот период, когда мы еще только приступали к строительству социализма, великий Ленин говорил: «А без железных дорог не только социализма не будет, а просто околуют все с голоду, как собачки... (Оживление в зале). Кто может строить без железных дорог? Железные дороги — это скелет, это основа строительства самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм». (Аплодисменты).

Эти указания Владимира Ильича Ленина сохраняют свою силу и для нашего времени, правда, с существенным дополнением. И это понятно, ибо при жизни Ленина воздушного транспорта у нас вообще не было, а роль других видов транспорта была совершенно незначительной. Сейчас ввиду железнодорожного транспорта в перевозках большую роль играет морской, речной и особенно автомобильный транспорт. Все больше проявляет себя, особенно по перевозкам пассажиров, воздушный транспорт.

В обиходе принято рассматривать транспорт как организационную, выполняющую субсто хозяйственных задач. Конечно, это и главное в его деятельности. Но, выполняя эти задачи, работники транспорта одновременно оказывают неосцимую помощь и в решении многих важнейших задач политики, в укреплении союза рабочего класса и крестьянства, в культурном строительстве. Транспорт является одним из факторов, который содействует расширению взаимного общения народов Советского Союза, укреплению их дружбы, интенсификации обмена достижениями во всех отраслях народного хозяйства и культуры между народами нашей страны, народами социалистических и капиталистических стран.

Напомню еще об одной важной стороне деятельности транспорта, которая имеет первостепенное жизненное значение. Я имею в виду обороноспособность нашей Родины. Мы должны держать наш транспорт на такой высоте и, я бы сказал, на такой скорости, которые необходимы для того, чтобы обеспечить полную безопасность Советского государства, всей социалистической системы.

Всюду в стране идет активная созидательная работа. Конечно, повсюду в успехами есть и трудности. Еще не полностью удовлетворяется спрос населения на некоторые товары народного потребления и продукты питания. Есть известные трудности с жильем. Партия и Советское правительство принимают решительные меры к тому, чтобы преодолеть эти трудности.

В целом за последние годы достигнуты такие успехи, которыми наша партия и советский народ вправе законно гордиться. Это замечательные результаты борьбы нашей партии, труда работников промышленности, сельского хозяйства, нашей интеллигенции, всего советского народа, и мне доставляет большое удовольствие сказать вам, что в этом есть немалая заслуга и работников транспорта. (Аплодисменты).

Одним словом, товарищи, работа, которую вы проделали за последние годы, это действительно большая работа, достойная высокой похвалы. (Бурные аплодисменты).

Можно было бы, конечно, слово «похвалы» заменить другим словом. И я знаю, что нашел бы среди вас много сочувствующих, если бы, например, сказал вместо «похвалы» — «наградил». Но вы награды уже получили. (Бурные аплодисменты).

И эти награды вы получили заслуженно. Но вы можете сказать, что лишний орден или медаль не в тягость тому, кому они даются. (Оживление в зале. Аплодисменты). Это тоже верно. Но, как говорят, все надо делать в меру. Не следует вынашивать ревность у других товарищей, которые так же успешно работают на своих участках. Вы свое получили, работайте хорошо и вперед. Как говорили в старое время служанки: «За богом молитва, за царем служба не пропадут». (Оживление в зале. Аплодисменты).

Мы можем это перефразировать и сказать: сделанное для народа — хороший труд, признание и честное, действительное коммунистическое отношение к своим обязанностям — всегда будет у нас в почте. Партия, правительство, народ никогда этого не забудут и достойно оценят эти честные усилия тружеников на пользу общества, во имя строительства коммунизма. (Бурные аплодисменты).

Надо сказать, товарищи, что в последние годы усиленно развивался и наш транспорт. Вы знаете, что грузооборот наших железных дорог превышает грузооборот железных дорог всех капиталистических стран, вместе взятых, и почти в два раза превышает грузооборот железных дорог Соединенных Штатов Америки.

Особенно важно, что за последние годы была проделана огромная по своему размаху техническая реконструкция транспорта, электрификация железных дорог. Только за шесть последних лет электрифицировано более 10 тысяч километров и переведено на тепловую тягу 20 тысяч километров железнодорожных линий. Завершена электрификация крупнейшей в мире магистрали Москва—Байкал протяжением 5 тысяч 500 километров. По протяженности электрифицированных дорог и темпам электрификации Советский Союз вышел на первое место в мире. (Аплодисменты).

В связи с этим нельзя не вспомнить о положении дел в техническом перевооружении транспорта до XX съезда партии, когда транспортом занимались Каганович и Молотов. Не понимая новых, прогрессивных направлений в развитии транспорта, они упорно цеплялись за старое, за паровозы, а в культурном строительстве чинили всякие помехи техническому прогрессу. Вспомните, товарищи, ведь к XX съезду у нас было электрифицировано лишь 5 тысяч 400 километров, или менее 5 процентов железных дорог.

Если говорить о Молотове и Кагановиче, то надо иметь в виду, что это разные люди. Молотов тогда-то шестфовал над железнодорожным транспортом. С точки зрения некоторых транспортников это был «выгодный шеф». Он не разбирается в работе железнодорожного транспорта, но рьяно выполнял функцию шефа, просилась: «проси больше, чем больше, тем лучше». Только в этом он и видел свою роль.

Мне не раз приходилось слышать, что некоторые работники железных дорог и такому «руководству» Молотова «спасибо». Во-первых, он не вмешивался в работу железнодорожного транспорта по существу, а это было большое благо для руководителей железных дорог. Он не мешал им работать. Во-вторых, все, что только мог, он старался вырвать для железных дорог, пытаясь таким образом закрывать за железнодорожниками. Это тоже считалось полезным, хотя и не всегда это было разумно, не всегда было в интересах государства.

Каганович вел себя иначе. Каганович уверовал, что железные дороги он выдумал. (Смех в зале). Когда он ушел из Министерства путей сообщения, то считал, что железные дороги прекратят свое существование. Каганович был очень самоуверенный человек. Всегда так бывает, что чем меньше человек понимает в какой-либо области, и если он при этом страдает самоуверенностью, то это становится несчастьем для такого человека, он сам верит и пытается внушить другим то, что он все знает.

Помню, как Каганович мне говорил: «Да, ошибки я допускал, сознаю это. Сейчас я ухожу, или вы меня уходите, но имейте в виду, если что-нибудь случится, будет как-то трудно-то на железнодорожном транспорте, я всегда готов вернуться по первому зову». Он думал, что в этом будет необходимость. Но жизнь показала, что работники железных дорог после ухода Кагановича облегло вздохнули. И это понятно, потому что железнодорожный транспорт — сложный организм, большой механизм, и не только механизм, он имеет очень чувствительные нервы управления. Если будет перебой в одном месте, то все может застопориться, как это бывает в живом организме, когда происходит нарушение кровообращения в результате закупорки в венах. Как нарушение кровеносной системы болезненно отражается на работе всего организма, так и перебой в работе железнодорожного транспорта неизбежно отражается на всем народном хозяйстве страны.

Наша партия гордится тем, что у нас высококвалифицированное руководство железнодорожным транспортом: подготовлены кадры инженеров, техников, рабочих и созданы все службы, которые необходимы для успешной работы железнодорожного транспорта. (Аплодисменты).

Потому мы были совершенно уверены, что ухудшения работы железнодорожного транспорта после ухода Кагановича не наступит, наоборот, будет улучшение, оздоровление руководства транспортом. (Продолжительные аплодисменты).

Вообще руководить через годовские связи нельзя, это плохой инструмент для руководства. (Аплодисменты). Иные бюрократы думают, что чем громче человек кричит, то этим он вроде показывает, что больше знает, лучше все разбирается в деле. Ничего подобного, что всегда получается наоборот. Надо сказать, что в отношении крика и администрирования Каганович имел немалые данные, его перекрикивал ведь и ты мог, вы это сами хорошо знаете. (Смех в зале, аплодисменты).

Каганович всегда считал паровоз главным на железных дорогах, в то время, когда сами граммотные паровозники признавали, что паровоз — это машина с очень низким коэффициентом полезного действия. Это была ахиллесова пята транспорта.

В первые годы революции мы не имели возможности осуществить электрификацию железных дорог, у нас не было необходимых для этого материальных возможностей. По этой же причине мы не могли внедрять и тепловую тягу. Но когда созрели материальные и технические возможности, то задерживаться на прежнем этапе и петь дифирамбы паровозу — означало проявлять непонимание того нового, что необходимо в интересах технического прогресса, не видеть того, что уже создано, что нужно настойчиво внедрять.

После XX съезда партии, когда мы раскритиковали эту политику, железнодорожники после ухода Кагановича хорошо показали свои способности. Должен сказать, что мы очень довольны работами всех железнодорожников,

которые настойчиво борются за улучшение работы транспорта, так и работой вашего министра товарища Бещева, который со знанием дела руководит железнодорожным транспортом. (Аплодисменты).

Мы вас хвалим, но я думаю, что вы люди опытные и понимаете, что перехваливать нельзя и в связи с похвалой заниматься нельзя. Партия хвалит того, кто хорошо работает, но если человек начинает зазнаваться, плохо работать, то партия найдет за что упрекнуть, чтобы привести в чувство того, кто зазнается. (Аплодисменты). Говорю это, товарищи, в порядке профилактики. (Аплодисменты). Вы знаете, если хорошо проводить профилактику, то в любом деле, особенно у вас при осмотре и уходе за локомотивами, танками локомотивов будут дольше и лучше работать. (Аплодисменты). Это в какой-то степени намек. (Оживление в зале).

Если бы партия своевременно не приняла мер, железнодорожный транспорт остался бы паровозной тягой, то для выполнения плана перевозок только одного 1961 года потребовалось бы дополнительно свыше 52 миллионов тонн угля, 4.300 паровозов и большое количество грузовых вагонов. Но партия смело выступила против консерваторов, открыла широкую дорогу техническому прогрессу, и положительные результаты теперь налицо. (Аплодисменты).

Работники транспорта достигли больших и серьезных успехов. Они достойно выполняли свои передовые задачи и много делают для развития нашей Родины. Все мы радуемся этому и желаем работникам железнодорожного транспорта новых успехов. (Аплодисменты).

Разрешите кратко сказать о некоторых задачах транспорта по обслуживанию промышленности, капитального строительства и сельского хозяйства.

Вы призваны всемерно помогать развитию промышленности и особенно в районах Сибири, Дальнего Востока, Казахстана и Средней Азии. Там лежат сказочные богатства. Туда уже пришли сотни тысяч людей, а придет еще больше. Там развернулось невиданное по размаху и темпам строительство. К сожалению, наш транспорт еще слабо и недостаточно обслуживает эти районы.

Надо умножить наши усилия, чтобы обеспечить развитие этих районов. Транспортники должны бесперебойно и безотказно удовлетворять нужды промышленности, образцово ее обслуживать, своевременно снабжать сырьем, топливом, полуфабрикатами, новым оборудованием, обеспечивая своевременный вывоз по назначению готовой промышленной продукции.

Достаточно привести такой пример. Если в 1954 году мы произвели 41 миллион 400 тысяч тонн стали, то в этом году произведем ее, видимо, 76—77 миллионов тонн, а к 1980 году производство стали возрастет до 250 миллионов тонн. (Аплодисменты). Такими же бурными темпами будет развиваться производство чугуна, нефти, проката, стали, цветных металлов и других важных видов промышленной продукции.

С увеличением объема промышленного производства, ростом продукции сельского хозяйства резко увеличатся и объем перевозок. Не следует сказать, что, увеличивая объем производства, мы обязательно увеличим в таком же объеме железнодорожные, водные и другие перевозки и особенно на дальние расстояния. При планировании народного хозяйства надо создавать такие экономические районы, где для производства имеется необходимое сырье, например, топливное, железорудное, либо другое. Там, где это возможно, надо строить перерабатывающую промышленность ближе к источникам сырья и с учетом целесообразности создавать и другие виды производства.

Именно при таком подходе, учитывая неогатные просторы нашей страны, перевозки не будут возрастать в такой же мере, как рост производства. Они в значительной степени будут замедляться в пределах экономического района. В свою очередь будут развиваться те перевозки между экономическими районами, которые требуются в интересах всего народного хозяйства.

Для удовлетворения потребностей страны в целом, а также с образованием совнархозов, организацией крупных экономических районов созданы лучшие возможности для решения всех вопросов развития народного хозяйства, в том числе и транспортных вопросов. Госплан, Госэкономсовет, совнархозы при определении того, где разумно создавать те или иные производства, должны учитывать также и вопросы рациональной организации перевозок.

Министерство путей сообщения должно в какой-то степени помогать Госплану в правильном, экономическом целесообразном районировании промышленности, потому что железнодожорники больше других видят и разумные и неразумные перевозки. Часто ведь случается, что какой-то груз везут из Одессы во Владивосток, а груз такого же порядка везут из Владивостока в Одессу. Ищите «умного» в данном вопросе, ищите, кто это делает.

Мы строим много заводов, и случается, что заводы, которые производят машины, и потребители этих машин иногда находятся в разных концах Советского Союза. Надо так вести дело, так планировать, чтобы в экономических районах все было продумано разумно, именно разумно, чтобы многие перевозки замнились на своем экономическом районе. Только то производство, которое выгодно вести централи-

зованным порядком, — и применю производство излоком — можно ставить где угодно: штампуй иголки и перевозки их куда надо!

Другое дело перевозить металл, крупные металлические изделия. Не всегда разумно везти металл куда-то, перерабатывать его в изделие и уже в более прогрессивном виде перевозить обратно в том же направлении, откуда пришел этот металл. Таких перевозок у нас немало. И это результат порочного планирования, и в значительной степени наследие централизованного управления хозяйством через министерства, которые мы унаследовали. Однако упрощать министерства легче, а вот перестроить экономику, более правильно разместить производство — это труднее, это требует больше времени и, кроме того, необходимо продумать сопротивление, консерватизм.

Вы, железнодорожники, должны помогать Госплану, Госэкономсовету. Если ваши предложения не найдут поддержки в этих организациях, то нужно ставить эти вопросы в ЦК и правительство. Этого требуют интересы всего народного хозяйства, интересы строительства коммунизма. Это экономические вопросы, но они перестают в вопросы политики. Это надо учитывать! (Бурные аплодисменты).

Товарищи! Вы знаете, что задачи, стоящие перед транспортом, многочисленны и сложны. Но все они, как реки и моря, или как вы, железнодорожники, скажете, над пути к уловой станции, стекаются к одной самой главной задаче, которая является решающей для победы коммунистического общества. Это — борьба за всемерное повышение производительности труда.

Среди заветов, оставленных нам Владимиром Ильичем Лениным, величайший завет — всемерно повышать производительность труда. Мы должны это выполнять этот завет нашего вождя и учителя. Достижению этой задачи надо подпитывать все неисчерпаемые резервы и возможности транспорта.

У железнодорожников богатые и славные революционные и трудовые традиции. Они были первыми, кто начал борьбу за новую коммунистическую производительность труда. Все помнит, что именно железнодорожники в мае 1919 года коммунистический субботник, который Владимир Ильич назвал великим подвигом. А наше время железнодорожники того же дела создали первую бригаду коммунистического труда. Нынешнее движение бригад коммунистического труда, где в коллективном труде воспитывается новый человек, охватывает всю страну. Приятно отметить, что начин в этом замечательном движении принадлежат нашим славным железнодорожникам. (Продолжительные аплодисменты).

Работники железнодорожного транспорта имеют все необходимое для того, чтобы в ближайшие годы превзойти уровень производительности труда, достигнутой на железных дорогах Соединенных Штатов Америки.

Однако хотел бы сказать, чтобы тут не было хвастовства. Железнодорожный транспорт Соединенных Штатов Америки не загроузит. Там в силу капиталистических условий и конкурентной сейчас усиленными темпами развиваются перевозки грузов автомобильным транспортом и железными дорогами. Я говорю это и тому, что надо исходить из равных условий для соревнования. А то можно и зазнаваться, мол, мы «переплюнуть» США, а «переплюнуть» их в этом деле не так трудно, потому что сейчас железные дороги снижают свое значение в перевозках, потому что им все больше ввозит автомобильный транспорт.

У нас тоже развивается и будет развиваться автомобильный транспорт. Это выгодно, видимо, особенно при перевозках на короткие расстояния, когда в результате портуки и разгрузки тратится много времени и особенно много труда. Поэтому выгодно мновать эти излишние затраты труда и возлагать такие перевозки на автомобильный транспорт. Но на дальних перевозках, конечно, более выгодно железнодожорный транспорт.

У нас тоже развивается и будет развиваться автомобильный транспорт. Это выгодно, видимо, особенно при перевозках на короткие расстояния, когда в результате портуки и разгрузки тратится много времени и особенно много труда. Поэтому выгодно мновать эти излишние затраты труда и возлагать такие перевозки на автомобильный транспорт. Но на дальних перевозках, конечно, более выгодно железнодожорный транспорт.

Когда речь идет о сравнении с работой железнодорожного транспорта Соединенных Штатов Америки, то наши железнодорожники работают лучше, но производительность труда, видимо, в США она еще выше, чем у нас. Это тоже надо иметь в виду.

Производительность труда в наших условиях должна быть выше, потому что мы знаем, что более организованное общество — социалистическое, коммунистическое общество. Победа возможна только лишь на основе более высокой производительности труда. Других секретов, товарищи, для борьбы за победу в соревновании с капитализмом нет. (Аплодисменты).

Назвать себя коммунистами и уметь только потому, что мы коммунисты, считать, что победим капитализм, — это мыслить слишком примитивно. Главное, что характеризует социализм, — это разумное построение общества, уничтожение частной собственности, уничтожение эксплуатации, передача средств производства в руки народа, и на этой основе более рациональное использование экономики, техники, науки. Надо, чтобы мы превзошли производительность труда капиталистического мира. Только в этом и в этом заложено успех

нашей победы, победы коммунизма! (Бурные аплодисменты).

Нельзя примитивно подходить к делу. Социализм, демократизм, у нас победил, теперь приняла программу коммунистического строительства, коммунизм, говорит, обязательно победит капитализм, поэтому давайте все запишем в коммунистическую партию и уедем в Сочи или в другое теплое место, или вообще пойдём грибы собирать в лес. — все само собой делается.

Коммунизм победит при условии, если на основе марксистско-ленинского учения партия правильно поведет народ. Народ подерживает партию! Мы имеем социалистическое государство, имеем средства производства в руках рабочего класса, в руках народа. Используя эти средства производства, используя науку, технику на основе марксистско-ленинского учения, мы обеспечим высшую производительность труда! При высоком развитии науки и техники, при лучшем использовании средств производства мы добьемся победы! Поэтому нельзя считать — записали в коммунистическую партию и, как говорят, ложись на бок и жди победы коммунизма. Может случиться как угодно, так и этого ничего не прибавится. (Оживление в зале. Аплодисменты).

Народ давно это понял. Еще когда не было создано марксистско-ленинского учения, народ уже знал эту истину и говорил: под лежачий камень вода не течет. Следовательно, товарищи, надо работать! (Аплодисменты).

Задачу повышения производительности труда мы будем решать нашим, социалистическим путем, путем эффективного использования техники, непрерывного улучшения условий работы железнодорожников, сокращения продолжительности рабочего дня и повышения их благосостояния.

Товарищи! Мы часто говорим, что в сельском хозяйстве есть большие резервы, что там имеется много недостатков в организации производства. Партия наметила меры, чтобы поднять сельское хозяйство и добиться такого уровня и таких темпов в его развитии, чтобы производство сельскохозяйственных продуктов опережало спрос.

В промышленности мы сильнее организовано и технически, чем в сельском хозяйстве. Но и в промышленности и на транспорте у нас имеется много резервов, неиспользованных возможностей. Мы можем и должны поднять промышленность и транспорт на более высокий уровень.

Центральный Комитет партии думает сейчас над тем, как еще лучше организовать работу промышленности и транспорта, полнее использовать имеющиеся там резервы. Необходимо улучшить контроль за тем, как выполняются решения партии и правительства, как внедряются в производство достижения науки, техники и опыт передовиков.

Когда мы говорим о том, что в работе транспорта имеются определенные успехи, то это не значит, что у нас нет недостатков.

Строительство коммунизма — это механизация и автоматизация производства. А как внедряется в производство достижения науки и техники? Без преувеличения можно сказать, что в каждом совнархозе и на многих предприятиях можно найти немало интересных и важных предложений и изобретений, которые давно проверены, но не внедряются в производство.

Некоторые работники относятся к новому по-бюрократически. На все они дают вам самые подробные объяснения. Но главная причина медленного внедрения новых достижений — это укоренившаяся косность, нежелание менять то, что уже сложилось, ломать старое, живящее себя, хотя всем известно, что внедрение в производство изобретений и рационализаторских предложений — это один из больших резервов дальнейшего, еще более быстрого развития промышленности и транспорта.

Приятно было слушать выступления здесь машиниста со станции Тайга тов. Порошина. Он сказал, что все затраты по электрификации окупятся за полтора года, а производительность труда уже значительно выросла, улучшились условия труда. Я представляю себе труд железнодорожника, машиниста на паровозе в зимнюю стужу. А сейчас он едет на электровоз, как говорили раньше, словно кум королю и черт ему не брат. (Оживление в зале, аплодисменты).

Я думаю, товарищи, киножурнал «Наука и техника». Там много показывало очень интересного и полезного. И отдыхает и познаешь новое, что рождается в нашей стране, новое в развитии науки и техники. Смотреть и частично думать: если бы хоть половину тех достижений, которые показывались в этих журналах, своевременно, именно своевременно внедрили в производство, то это принесло бы народу огромную пользу.

Недавно, например, в одном из киножурналов показывали так называемый огневый, который при бурении взрывных скважин в твердых породах на железорудных карьерах в 8—10 раз производительнее применяемых сейчас ударно-канатных станков, а стоимость огневого бурения примерно в три раза дешевле ударно-канатного. Говорят, что прошло уже более двух лет как созданы конструкция новой буровой установки, а на карьерах их практически нет, если не считать четыре-пять опытных образцов. Почему? Я позволю товарищам, которые занимаются вопросами промышленности, и попрошу их высказать. Мне сообщали, что Бузулукский завод, который должен делать эти станки, предпочитает выпускать старую технику,

место новой высокопроизводительной. Разве допустимо такое отношение к новой технике, значительно повышающей производительность труда?

Директор этого завода, вероятно, коммунист. Бессорно, там есть партия и комсомольская организация и профсоюзная организация тоже есть. Все есть. А вот не добились товарищи, чтобы новая техника внедрялась. И за это расплачивается страна. Надо обогнать огнем критики таких людей, которые для своего бюрократического удобства не волнуют себя, производят старое, не ломают старое, не освобождают путь новому! (Аплодисменты).

Многие из вас, видимо, смотрели киножурнал, который назывался «Натужка». Это своего рода фелетон, и довольно острый. В картине показано, что катушки для ниток можно пресовать из отходов и стоимость их значительно дешевле. Прошло несколько лет, как предложен этот способ, но в разработке технологии и конструкции машин приступают только в 1962 году. И то говорят, подождите. А ведь знаете, что можно сделать за 10 лет. (Смех в зале). Эту машину должны были сделать, по-моему, или Московский городской совнархоз, или Московский областной совнархоз. Как видите, чины большие, почет большой, а вина и ответственности не оказалось. (Оживление в зале).

А сколько за это время березового леса вырублено, сколько оленей в таежных районах вырублено, насколько вырублено производство катушек!

Остроумно придумал изобретатель машину, — прямо изничтожает деньги. (Оживление в зале). Для того, чтобы сделать по-старому катушку, нужно березу, надо поехать в лес, сбить березу, разделать ее, перевернуть, вынуть, какой долгие процесс, сколько людей трудится, сколько ценного леса расходуется. И это несмотря на то, что техника наша дает другие возможности для получения этой простой необходимой катушки. А сколько можно найти таких «натужек»! И если подберешь еще несомненно такую «натужку», то любой человек не удержится на ногах, потому что эти «натужки» уложат его на пол. (Оживление в зале).

Я привел лишь два факта, но вы сами можете привести их десятки и сотни. Надо выше поднять активность партийных организаций, комсомольцев, рабочих, инженеров, техников против косности и рутинности, на борьбу за технический прогресс, за внедрение в производство достижений науки и техники, передовых методов труда, поддерживать новаторов, ревниво бороться с теми, кто оказывает сопротивление новому.

Я часто ссылался на киножурнал, на газетные статьи о безобразиях в работе. Но что досадно, товарищи! Когда через печатные или в сатирических киножурналах начинают критиковать бюрократов, замкишников нового, передового, то в защиту этих бюрократов, а иной раз и просто вредителей, — вредителей не в политическом смысле слова, а в смысле бесхозяйственности, безответственности, — нередко поднимают голоса ответственные люди.

Чтобы выгородить свои районы, области, а случается, и республику, такие люди пытаются смягчить остроту вопроса и, как это ни странно, нередко полагается так, что работники, защищающие честь районного, областного, а порой и республиканского «мушкетера», становятся как бы защитниками тех, кого они призваны осуждать за порочную работу.

Это, товарищи, факт. Таких людей надо к прокурору тащить, если это в районе, то к районному; если в республике — к республиканскому. Но порой и прокурор молчит. А замкишкин говорит: я согласен учиться на ошибках своего соседа, но не на своих собственных. (Оживление в зале).

Потому, он все делает для того, чтобы смягчить впечатление, наименьшее значение случившегося, наименьшее на редакции газет, на людей, которые создают сатирические журналы.

Как-то писатель Сергей Михалков жаловался мне на это. Он говорил: не могу пробить сатирический киножурнал, сейчас все ополчились на меня. Несмотря на мой рост, у меня не хватает устойчивости, помощите! (Смех в зале).

Думаю, что те люди, которые становятся защитниками местничества, «чести мушкетера», совершают антикоммунистическое дело. Они объединяются заодно с бюрократами, с нерадивыми людьми и покрывают безделья и преступления, что наносит ущерб нашему коммунистическому строительству. Такие люди не удержатся в седле наверху, рано или поздно лошади выбросит их, потому что они не обладают основными, что нужно для руководителя, — коммунистической честностью, непримиримостью к тому, что мешает нашему продвижению вперед, к коммунизму. Если человек не имеет таких качеств, он не руководитель, а карьерист; он довольствуется своим положением, довольствуется тем, что занимает ступ, а дальше его дело мало интересует. (Смех в зале. Аплодисменты).

Надо бесстрашно критиковать тех, кто безобразно относится к ведению хозяйства, к тех, кто под видом защиты чести мушкетера существуете прикрытие таких людей, которые наносят ущерб интересам государства, нашего социалистического общества. Необходимо объявить решительную борьбу с замкишниками критики.

Надо постоянно овещать работников коммунистического контроля все участки производства, чтобы тот, кто хочет задержать внедрение новой техники и передовых

методов труда, чувствовал, что он находится под контролем общественности. А если такой работник не поймет, то надо принимать к нему необходимые меры воздействия, и уж если это не поможет, то следует решительные заменить нерадивых работников.

Бюрократизм — болезнь давно известная. Если не бороться с ней, то она может распространяться и заражать здоровый организм, а зараженный органами надо активнее поднимать партийную общественность, профсоюз, комсомол, развивать критику и самокритику.

Если на каждом предприятии будет создана обстановка высокой требовательности, постоянного контроля, когда каждый работник будет требовать от себя и от товарищей четкой работы, чтобы лучше использовать имеющиеся резервы и возможности, то мы будем еще быстрее идти по пути, который наметила партия в своей Программе.

Товарищи! Хочу обратить серьезное внимание на необходимость технического перевооружения транспорта, настоятельную необходимость новой техники.

Вчера товарищи из Центрального Комитета и правительства знакомились с новой техникой на выставке железнодорожного транспорта. Министр путей сообщения тов. Бещев и главные конструкторы заводов, машинисты рассказали нам о новых электровозах, тепловозах, показали пассажирские и грузовые вагоны. Все мы довольны образцами современной железнодорожной техники, которые были представлены на этой выставке.

Побывавши на такой выставке и очень реально представляешь себе, как много сделали наши ученые, инженеры, техники и рабочие после XX съезда партии. Теперь уже, как говорится, эмблема железнодорожного транспорта не паровоз, а современный локомотив, — электровоз и тепловоз.

Конструкторы и инженеры докладывали нам, что отдельные образцы локомотивов еще несомненно недоработаны, но в скором времени они будут доведены до лучших показателей. Однако уже теперь эти машины представляют одобрения по техническим показателям. Надо продолжать действовать в том же направлении, развивать современное железнодорожное машиностроение, а также использовать образцы зарубежной техники. (Аплодисменты).

Сейчас у нас созданы и работают электровозы на переменном токе, что дает большую экономичность. Надо там, где это экономически целесообразно, а железнодорожники говорят, что это почти везде выгодно, форсировать электрификацию железных дорог на переменном токе.

На выставке показывали также газотурбовозы. Понятно, что это только первые образцы, но за газовыми турбинами на транспорте, видимо, большое будущее. Поэтому надо всемерно поощрять создание таких локомотивов.

Мы обменялись мнениями с членами Президиума ЦК и хотим сказать, что выставка произвела на нас большое впечатление. За короткий срок совершено большой, революционный шаг в развитии техники.

Но не пойте мне мая, товарищи, что мы предлагаем конструкторам, инженерам, техникам лечь спать, довольствоваться достигнутым и не стремиться к созданию электровозов, тепловозов и другую технику. Есть такое правило жизни: надо постоянно совершенствовать даже самое совершенное на данный период, потому что с течением времени, с развитием науки и техники, которая никогда не находится в состоянии покоя, даже самое совершенное устаревает.

На выставке представлены очень интересные путеукладчики железнодорожников, что они уже сейчас находят широкое применение так же, как и железобетонные шпалы. Считает, что переход от деревянных шпал на железобетонные шпалы с предельно напряженной арматурой дает больше экономии. Вспомните, удлинится срок службы шпалы. Если деревянные шпалы служат 10—15 лет, то железобетонная, как мы говорили, 50 лет, а может быть и значительно больше. Во-вторых, хотя одна тачка шпалы стоит примерно 7 рублей, в полтора раза дороже деревянной, но зато сокращается расход на ремонт и содержание путей, что является большим ходом к большим скоростям.

Еще об одной новинке, которая представлена на выставке. Мне докладывали, что сейчас широко внедряется сварочная аппаратура, созданная Институтом имени Патона, возглавляемым президентом Украинской академии наук академиком Патоновым. Я видел эту аппаратуру, она позволяет быстро и хорошо сваривать рельсы. Как вы знаете, теперь по техническим условиям применяется длинная рельсовая плита до 800 метров. У нас почти половина рельсов продолжают катать длиной 12,5 метра и длиннее 25-метровых рельсов не катают, а за границей прокатывают 30-метровые рельсы. Это вопрос большой государственной важности, и необходимо сделать шаг вперед в его решении.

Перед нами металлургам, рельсокатальщикам стоят задачи перейти на прокат экономически и технически более выгодной длины рельсов. Можно пойти к по другому пути. Некоторые товарищи утверждают, что выгоднее катать короткие рельсы, но сваривать их сразу на заводе и транспортировать к месту укладки пути. И в данном случае должна быть точная аренда, которая будет экономически целесообразна.

Окончание речи товарища Н. С. Хрущева

Сейчас железнодорожный транспорт идет на сваривание рельсов уже уложенных путей, чтобы меньше иметь стыков на железнодорожном полотне, так как каждый стык, вы это знаете, наносит большой ущерб подвижному составу и самим путям. С ростом скоростей увеличиваются динамические нагрузки, удары, отрицательно действующие и на подвижной состав, и на пути. Поэтому правильно, когда максимально удлиняется рельсовая плет.

Однако вызывает удивление, почему Министерство транспорта не занимается с новыми, прокладывая новые железнодорожные пути, по-прежнему значительное количество рельсов монтирует длиной не более 12,5 метра? Разумного тут, конечно, мало. Одна рука делает, другая переделывает. Это уже, так сказать, материал для фельдшера.

Мы уважаем вас, тов. Кожевников (я обращаюсь к министру транспортного строительства), однако прошу и вас проявить уважение к государственным интересам и средствам. Любо укладываете на рельсах дуги длинномерные рельсы до таких пределов, какие технически возможны, или свариваете эти рельсы перед сдачей дорог в эксплуатацию. (Аплодисменты.)

Меня порой удивляет, как легко некоторые товарищи относятся к недолеткам, которые не идут в их личный ущерб. Представьте себе, если бы кто-нибудь из них купил в магазине костюм, у которого не были бы пришиты пуговицы, прорезаны карманы и просточены борта. Тут достаются бы швейникам на орехи. Но мы не имеем права делить интересы личные и интересы государственные. (Аплодисменты.)

Много на выставке и других новых интересных машин. Это и машины, которые создают шедевры пути от засорения, поднимают электромеханиками путь, удаляют весь мусор из балласта, выбрасывает его на сторону, укладывает оптический шедевр. Машина быстро делает то, на что раньше требовалось сотни и тысячи людей. Машина не только полезна, а бы даже сказать, красивая. Приятно смотреть на такие машины, которые создают наши инженеры, конструкторы. И надо вырастить их признательность за остроумное решение сложных технических вопросов. (Аплодисменты.)

Заслуживают внимания довольно оригинальная машина для трамбовки и выравнивания пути, а также очень интересная машина для подбивания щебенки под шпалы.

Я говорю — интересная, потому что работа, которую выполняет эта машина, очень трудоемкая. Тяжело с ломом в руках под палицами летним солнцем производить такую работу. Многие знают, какой это труд. Когда же человек управляет машиной, такая работа не утомляет и труд делается приятным: человек управляет машиной, а она выполняет за него тяжелую работу.

Для городского строительства, для городов, которые имеют трамвайный транспорт, такие машины были бы очень полезны. Конструкторам, разработавшим такую машину, надо выдать премию, которую можно потратить на приобретение нового оборудования, инструментов, использовать эти машины в том или другом виде.

Все были бы рады, если бы наши конструкторы создали что-нибудь взамен молота и лома, чтобы был облегчен труд городских трамвайщиков, чтобы они могли вырвать лом из своих рук. Больно смотреть бывает, когда рабочие, и особенно наша женщина, о которой мы столько хорошего говорили, берутся за работу и поднимают щебенку под шпалы вручну. (Продолжительные аплодисменты.)

Американцы, в том числе и женщины, уже сколько раз хотят попасть в Луну своей ракетой, но кишка тонка у них, и тут уж ничего не поделаешь. (Оживление в зале.) Они на весь мир заявляют, что пускают ракету на Луну, но она пролетит мимо (аплодисменты), как подслушивают иногда на охотниках — бах-бах, мим! Так и американцы. А мы — бах-бах, и прямо в Луну. (Продолжительные аплодисменты.)

Наши выпел на Луне давно ждал американский, но никак не может дождаться, и все скачет в одиночестве. (Аплодисменты.)

Но в то время, когда мы в Луну попали, — машину для того, чтобы у рабочих вырвать лом из рук и вооружить их, и особенно, я повторяю, женщин, машинкой, тут чего-то не хватало, машин, тут энергии? Думаю, что да, у нас энергии не хватало, потому что когда мы обнимаем на ум, вроде обнимаем на своих мамаш, а они тут и при чем. Они надевали каждого тем, чем могли надевать, и если не получалось с машиной, так это уже по нашей вине. (Продолжительные аплодисменты.)

Будем надеяться, что машину такую создадут. Думаю, что ушли у тех товарищей, кто здесь присутствует и отвечает за это дело, есть. (Оживление в зале. Аплодисменты.)

Считают, что наши ученые, инженеры, изобретатели должны подумать и о том, чтобы создать лучшие условия для работы машиниста и поездных бригад. Следует смелее внедрять на железнодорожном транспорте новейшие достижения науки и техники, в том числе продумать вопрос о применении докторов, которые исклечали бы аварии, предотвращали аварии поездов. Радиолокация дает возможность просматривать большие расстояния на море и в воздухе. На железнодорожном транспорте эта задача,

экономически целесообразнее было бы перевести на автомобильный транспорт.

Вопрос улучшения координации транспорта — это крупный государственный вопрос. Поэтому недавно создана комиссия Президиума Совета Министров СССР, которая призвана обеспечить согласованную работу основных видов транспорта нашей страны с целью наиболее полного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках с минимальными транспортными издержками.

Председателем этой комиссии правительством утвердилось тов. Бецпева, потому что координация в деятельности всего транспорта надо приспособить к работе главной транспортной артерии — к железным дорогам. Комиссия должна поставить дело так, чтобы лучше использовать все виды транспорта. (Аплодисменты.)

На такое решение нас натолкнул довольно безобразный случай, и даже не случай, а явление. Министерство морского флота имеет свои суда. Перевозили наши суда грузы на Кубу. Обратное надо было получить груз для того, чтобы загрузить суда и вести их в свои порты. Но грузы, которые там имелись для нашего корабля, не могли быть погружены, потому что Министерством внешней торговли был нанят иностранный корабль. Он пришел за тем же грузом. Пришлось этот груз делить, потому что если даже не делить груз, загромождать судно, то все равно нужно платить. Два наших министра не сошлись, а деньги были брошены на ветер.

Два министра спорят — кто из них должен отвечать за организацию перевозок. Было внешне и, видимо, оно правильное, что эту организацию перевозок надо передать в Министерство морского флота. Министр внешней торговли должен подавать заявки в Министерство морского флота на перевозку грузов. Если же вы хотите организовать в Министерстве морского флота, то как тогда суда должны не министр внешней торговли, а министр морского флота. (Аплодисменты.) Тогда он найдет суда только в том случае, когда не сможет грузы принять на свои суда, на свой транспорт. Иначе, как говорят, и сам черт не разберет, почему нанято судно. (Оживление в зале.)

Требуется значительно повысить уровень и экономической работы на транспорте, приучить людей лучше считать с карандашом в руках. Мне не раз приходилось говорить об этом и хочется повторить вновь: надо все тщательно подмывать, чтобы обеспечить минимальную затрату средств на перевозки. На каждый рубль, освоенных фондов железных дорог мы должны получать как можно больше перевезенных грузов.

На транспорте так же, как в промышленности и сельском хозяйстве, необходимо широко использовать научные достижения и военную материальную заинтересованность каждого работника в высоких результатах как своего личного труда, так и предприятия в целом.

Одна из неотложных задач транспорта состоит в том, чтобы полностью и лучше удовлетворять потребности населения в перевозках, значительно повысить культуру обслуживания пассажиров. Транспорт это не только обслуживание пассажиров. Главная задача — перевозка грузов. Транспорт связан со многими сторонами жизни и быта людей. С каждым годом будет расти материальное благосостояние народа. Развитие промышленности, сельского хозяйства, сокращение продолжительности рабочего дня, развитие туризма, сети пансионатов, курортов и домов отдыха — все это способствует увеличению пассажирских перевозок. Министерство путей сообщения и управление железных дорог значительно улучшить обслуживание пассажиров.

Однако здесь есть еще и крупные недостатки. На вокзалах и промежуточных станциях, особенно в летний период, скапливается большое количество пассажиров. Продажа билетов на вокзалах довольно усложнена. Много нареканий со стороны населения имеется и в отношении пригородных и местных поездов.

При продаже билетов на пригородные поезда надо, видимо, шире внедрять кассы-автоматы. Можно создать такую машину, которая будет не только не принимать фальшивых денег, а может даже сказать, что-то подходить человеку, который попытается подкупить фальшивыми деньгами. (Аплодисменты.)

Министерству путей сообщения и управлению дорог надо позаботиться о сокращении пересадки пассажиров с поезда на поезд, лучше организовать бесперебойное сообщение, по кратчайшим маршрутам, в обход наиболее крупных узлов или со сквозными пропуском поездов через крупные железнодорожные узлы.

Необходимо постоянно бороться об улучшении питания пассажиров на железных дорогах, больше создавать кафе, столовых, чтобы пассажиры могли пользоваться услугами общественного питания.

Поезда в поезде должны быть для людей своего рода отдыхом, чтобы человек сходил с поезда с хорошим настроением. Министерство путей сообщения, профсоюз, органы торговли обязаны быстрее устранить недостатки в обслуживании пассажиров и повысить наибольший порядок в этом важном деле.

Товарищи! Руководством ленинским принятым проведение демократического централизма в области хозяйства, партия и правительство за последние годы повели большую работу по перестройке управления транспортом. Улучшили ряд железных дорог, расширили их права. Это положительно сказалось на работе всей сети железных дорог.

Улучшили железные дороги сопровождалось упрочением и сокращением аппарата их управления, который был чрезмерно велик. Железнодорожный транспорт от этого только выиграл. Но и сейчас еще в административно-управленческом аппарате есть лишние звенья, перестройку управления нельзя считать законченной.

В Центральный Комитет партии поступают сигналы о том, что на дорогах направляется чрезмерно большое количество приказов, различных указаний и телеграмм. Например, Северо-Кавказской железной дороге в минувшем году было направлено из министерства 140 тысяч телеграмм, указаний, то есть по 385 телеграммам в день! Ведь их прочитать не успеешь, а не то что выполнить! От министерства не отстает управление и отделы. Они в свою очередь посылают десятки тысяч указаний и телеграмм.

Уже не раз говорилось о том, что нужно поменьше издавать приказов, а больше проводить живой, конкретной организаторской работы. Руководству Министерства путей сообщения необходимо выработать систему учета, отчетности и отбросить все, что отжило и устарело. Если система учета не будет пересмотрена и упрощена, тогда никакие приказы не помогут. Если есть определенная графа в отчетности, то эту графу надо заполнять. Вот и эти работы по заполнению графы, составлению отчетности.

Надо дать возможность работникам на местах больше заниматься производством, а не чтением диктантов и телеграмм, обязательным может только тормозить работу.

Партийные, профсоюзные и комсомольские организации обязаны мобилизовать всех работников железных дорог на выполнение огромных задач, стоящих перед транспортом, повысить требовательность к руководителям предприятий и организаций транспорта за подбор кадров и обеспечение строжайшей государственной дисциплины и особенно строгих требований, связанных с безопасностью движения поездов и сохранением ценностей, активнее поддерживать и внедрять все новое и прогрессивное.

Том слесарем, слесари работали в одну смену, а токарный цех работал в две смены.

При капиталистах рабочий день был 12 часов, а на рабочий день на предприятиях 7 часов. Поэтому, если мы организуем работу в две смены, чтобы лучше использовать наше оборудование, то это будет очень обременительно. Скажу вам откровенно, что лучше работать на станке семь часов, чем в Совете Министров, где рабочий день не у всех еще твердо нормирован. (Оживление в зале.)

Сколько раз я говорил тов. Шеврину, когда он был председателем ВЦСПС: не знаю, за что плачу члены вносы в профсоюз, но заботьтесь вы, товарищи, о нормировании нашего труда. Теперь его заменил тов. Гришин, но продолжается то же самое, правда, в меньшей степени. Все так же тов. Гришин в какой-то степени нормирует труд нашего брата. (Оживление в зале, аплодисменты.) Это, конечно, шутка, товарищи, и вы меня хорошо понимаете.

Но вопрос использования оборудования — не шутка. Это — наши огромные возможности. Ведь если амортизационный срок оборудования удлиняется, то машины изнашиваются не только физически, но устаревают и морально. Большой срок службы машины — это не благо. Должен быть разумный срок, чтобы использовать ее в работе с пользой, не больше того времени, когда эта конструкция машин морально устаревают.

Наши конструкторы неустанно работают над созданием новых, более совершенных машин, над заменой устаревшего оборудования. Поэтому лучше использование оборудования, большая нагрузка на нашу технику даст возможность быстрее переоснастить наши машиностроительные заводы. Это позволит создать более прогрессивные условия для повышения производительности труда и внедрения новой техники. Все это имеет большое государственное значение.

Конечно, переход на двухсменную работу предприятий потребует увеличения рабочей силы. Но и эту задачу можно решить. Ленинградские товарищи, например, говорят: дайте нам некоторое дополнительное количество средств на жилищное строительство, и будет найдена рабочая сила. Это разумное предложение.

Мы можем найти эти средства за счет некоторого сокращения строительства машиностроительных заводов, благодаря тому, что лучше использовать существующие предприятия, их оборудование. Высокоскоростное в результате этого может быть. Будет целесообразно в зависимости от расчетов, направить на жилищное строительство. Надо иметь в виду и то обстоятельство, что машиностроительные заводы, как правило, находятся в обжитых районах, где много молодежи, много людей пенсионного возраста. Я говорю о пенсионерах потому, что многие из них, если способные трудиться, недовольны тем, что не могут приложить свои силы и использовать свои знания, свою квалификацию.

Если мы совместно с профсоюзом и союзниками разумно рассмотрим закон о пенсионном обеспечении, создадим условия материального поощрения пенсионеров, которые хотят и могут работать с выдчей и пенсионного вознаграждения и определенной оплатой за их труд, то я считаю, сотни тысяч людей с радостью пойдут на заводы и будут работать с большой пользой. (Бурные аплодисменты.)

Мы договорились с ленинградцами, чтобы они более конкретно изучили этот вопрос, все хорошо подумали, все учли. Я звание секретарю Ленинградского обкома партии тов. Толстикова и говорил с ним об этом. Он сказал, что такие расчеты будут сделаны по предприятиям одной из отраслей.

Хотел бы использовать такое ответственное собрание, как являлся совещание железнодорожников, чтобы об этом секретере ленинградцев рассказать вам. Но приоритет в этом начинании мы зарезали за нами, это их инициатива, и они будут привлекать работников других республик, краев и областей. Очень важно, чтобы об этом, а главное союзниках, партийные организации заводов заглянули на своих предприятиях там же, где подчас с тем, чтобы можно было бы решить вопрос об использовании оборудования в две смены.

Конечно, все мы понимаем, что это большой и сложный вопрос. Мы чувствуем, что все это будет на пользу, но нельзя руководствоваться одним чувством, нужней и экономические и технические расчеты. Думаю, что расчеты подтвердят, что это выгодно и что это следует сделать. (Бурные аплодисменты.)

Переход предприятий на двухсменную работу — большой резерв. Конечно, при этом надо будет Госплану обратить большое внимание на выделение средств для расширения сети заводов, строящих станки, станочное оборудование. Это необходимо для того, чтобы ускорить техническое перевооружение наших предприятий более совершенным оборудованием.

Недавно мы с тов. Косыгиным были в Клинку и знакомы там с работами фабрики искусственного волокна. Каким только машин нет на этой фабрике — и отечественных и зарубежных. Инженеры показали нам отечественный станок, который делает шесть операций. Но выяснилось, что пока этот станок имеется в одном экземпляре. Вместо станка

то совершенного станка на заводских площадях стоит шесть станков, которые производят эти операции. Можете себе представить, какой был бы экономический эффект, если бы мы могли больше производить таких станков и заменять старые. Тогда на тех же площадях было бы достигнуто значительное увеличение производства продукции. Это вызовет, конечно, увеличение потребности энергетических мощностей, но это не главное, а главное состоит в том, что мы в 6 раз увеличили бы выпуск продукции.

И так обстоит дело, товарищи, не только на Клинской фабрике. Такую картину можно наблюдать почти на каждом заводе. Позвольте на любой заводе и вы найдете много подобных примеров.

В одном из своих выступлений я уже рассказывал, что когда я был в Америке, президент Эйзенхауэр попросил своего приятельницу, которая являлась крупным заводом фирмы «Места» в Питтсбурге, чтобы нас пустили на этот завод. В Соединенных Штатах правительство не может вас пригласить на завод без разрешения фабриканта-хозяина фирмы. Она проявила любезность, и мы смогли побывать на заводе этой фирмы, который у американцев, как мне сказали, не на плохом счету. Иду по цеху и вижу, что дорожки только что покрашены, видимо, была выбрана и ее недавно заасфальтировали. Говорю директору:

— Это сделано к нашему приезде?
— Да, — отвечает он.
— У нас тоже так делают, — замечаю я, — вижу, что и у вас это практикуется! (Оживление в зале, аплодисменты.)

Иду дальше, стоит долбежный станок. Выказываю замечание, что вот уже лет 50 прошло с тех пор, как я работал на заводе, где были такие же долбежные станки. На заводе есть и новое, есть и старое оборудование. В том же цехе мы видели простую новинку, к которой приспособили моторчик. И вот она висит. Удивился, я сказал представителю фирмы, что еще в 1909 году, когда я был мальчишкой, вот так же висели на заводе, а вы сейчас, через полвека, делаете это в Америке.

Повторю, давайте пойдемте вместе на любой завод, и мы увидим немало устаревшего оборудования. Конечно, обновление оборудования зависит не только от директоров предприятий. Это зависит и от того, что мы не успеваем в необходимых масштабах производить новое оборудование, чтобы заменить им старое, отжившее. Нам, видимо, надо сейчас обратить внимание на расширение производства современного станочного оборудования, создание автоматических линий, станков-автоматов. И, конечно, следует совершенствовать инструмент, рабочие приспособления.

Над этим надо серьезно подумать Госплану, союзникам и госпланам республик.

Товарищи! Наша партия подняла народы Советского Союза на построение коммунистического общества. Многие годы назад, когда мы только еще вышли из гражданской войны и делали первые шаги в строительстве социализма, Владимир Ильич Ленин задал нам: «... подготовьте работу долгого ряда лет подготовки — переход к коммунизму». (Соч., том 33, стр. 36.)

И вот этот долгий ряд лет, о котором говорил Ленин, — пройден. Цели победы советских людей, не жалая поэта в труде и самой жизни в борьбе с жестокими врагами, выполнили заветы Ленина и подготовили переход к коммунизму. Мы с вами не только добились этого, но сами уже непосредственно приступили к строительству коммунизма. (Продолжительные аплодисменты.)

У нашей партии, у советского народа есть теперь новая Программа. Программа партии — это закон нашей жизни и деятельности. Главное теперь — успешно осуществлять Программу.

Партийные организации проводят большую организаторскую работу по превращению в жизнь решений XXI съезда, широко развернута пропаганда материализма XXI съезда. Это надо повторить. Но вместе с тем следует отметить такой существенный недостаток в нашей организационной и пропагандистской работе.

Зачастую партийные работники, пропагандисты, агитаторы, а также органы печати в своих выступлениях о Программе партии и в освещении ее отдельных положений акцентируют внимание главным образом на том, что будет через 20 лет, какие результаты мы достигнем к концу этого периода.

Некоторые работники только и твердят: к концу второго десятилетия экономика возрастет во столько-то раз, у нас будет то-то и то-то, квартиры, мол, будут бесплатные, проезд на транспорте — бесплатный и прочее и прочее. Слово расписывают все блга коммунизма.

Повторю только одно: благо, благо, благо. У людей может создаться впечатление, что все это придет само собой. Слышав такие речи, некоторые люди могут сказать: чего же ты уговариваешь, давай скорее эти блага! Но, думаю, что будут и такие люди, которые останутся ораора и спросят: лучше скажите — как этого достигнуть и кто же создаст эти блага?

Конечно, легче сказать о том, что будет через 20 лет. Почему легче? Говорить о том, что будет через 20 лет, значит говорить о более высоких показателях, чем мы имеем сегодня. А сказать о том, что нужно делать сегодня, — это значит говорить о том, что надо делать больше, чем делается теперь, говорить о преодолении имеющихся недостатков. Делать больше сегодня — это значит завтра иметь больше!

Некоторые ораторы идут по линии наименьшего сопротивления, становятся на самый легкий путь, обходя то, что надо делать сегодня и завтра. Это наносит ущерб нашей пропаганде, следовательно, делу нашей партии. Нужно правильно инструктировать докладчиков, пропагандистов и агитаторов, обеспечивая их необходимыми справочными материалами, чтобы докладчики, выступая, были не беспредметными, а содержательными, интересными, чтобы они были связаны с теми задачами, которые нам предстоит решить. Необходимо освещать не только конечные результаты, а больше внимания сосредоточивать на начальном этапе выполнения Программы, на том, чтобы создать с пути все, что помогает нашему продвижению вперед.

Нельзя представлять себе строительство коммунизма так: приехал к берегу, сел на какое-то судно, переплыл на другой берег, и вот ты уже в коммунизме. Нет, так сразу не переплывешь.

В вопросах строительства коммунизма нельзя перепрыгивать с начального этапа на конечный, намеченный Программой партии. Этот путь нужно пройти по земле, в напряженном труде и борьбе.

На всем пути двадцатилетней борьбы за построение коммунизма надо упорно работать, трудиться каждый день и каждый час. Трудом и только трудом можно создать материально-техническую базу коммунизма, обеспечить создание всех средств удовлетворения материальных потребностей народа и его духовных запросов.

Товарищи В. И. Ленин, Коммунистическая партия, подняла народ на величайшее подвиг — за освобождение рабочего класса от угнетателей, за лучшую, свободную жизнь трудящихся. После революции враги предприняли все, чтобы задуть Советскую власть, отнять у народа его завоевания. Рабочему классу, трудящимся массам пришлось пережить четырехлетнюю гражданскую войну и иностранную интервенцию. Народу приходилось главным образом не создавать, а было разрушено в войну то, что было создано трудом народа, своего кровью поливать родную землю, отстаивая ее от многочисленных врагов. Сотни тысяч людей отдали жизнь за то, чтобы отстоять в жестокой борьбе свободу трудового народа, право народа строить свою жизнь так, как это указано в нашем марксистско-ленинском учении.

Этот труднейший этап в жизни нашего народа был с честью пройден. Те огромные трудности, которые пришлось пережить народу после Октябрьской революции, не идут ни в какое сравнение с трудностями, которые переживаем мы теперь. Рабочий класс, трудовое крестьянство, весь советский народ, преодолев все трудности и преграды на своем пути, так перестроили свое хозяйство, что в исторически короткий срок создали из экономики отсталой России самое передовое социалистическое государство, которое занимает теперь по развитию экономики второе место в мире, а по вопросам науки и культуры — первое место в мире. (Бурные аплодисменты.)

Давайте, товарищи, будем думать о том, какие рублики нам надо брать уже сейчас в нашем коммунистическом строительстве, а не говорить только о том, что будет в последний год двадцатилетия. Легко сказать о том, что намечено достигнуть через двадцать лет. Показано, как достигнуть этого, значительно сложнее. Но мы должны, обязаны делать это. Мы должны сами правильно понимать то, что надо делать сегодня, и проводить правильную линию. Тогда наши силы будут все время направлены на достижение цели, и советский народ быстрее придет к торжеству коммунизма.

У нас часто повторяют, что в строительстве коммунизма важное значение имеет повышение производительности труда. Это правильно, об этом надо говорить. Но нередко это произносится как декурная фраза, употребляемая, так сказать, для украшения выступления. Надо сказать, что, к сожалению, еще далеко не все работники партийных и хозяйственных органов думают над тем, из чего складывается высокая производительность, что нужно делать для того, чтобы неуклонно повышалась производительность труда, сокращались затраты труда на единицу изделия, повышалось качество продукции.

Эти вопросы должны всегда быть в центре всей нашей организационной и пропагандистской работы. Всем нам надо самоотверженно работать, трудиться по-ленински, отдавая великому делу всю свою энергию, все знания. Только так мы можем построить коммунизм.

Разрешите от имени Центрального Комитета партии и Советского правительства еще раз пожелать вам, дорогие товарищи, а в вашем лице всей армии железнодорожников страны, больше всего и очень нужным для народа труде на благо нашей великой Родины, во имя победы коммунизма! (Бурные аплодисменты.)

Пусть быстрее движется наш советский локомотив к великой цели — к коммунизму. (Бурные продолжительные аплодисменты. Все встает. Возгласы «Ура!» «Да здравствует родная Коммунистическая партия!»)

25 ЛЕТ НА СЦЕНЕ

Евгений Михайлович Григорьев начал сценическую деятельность в драматическом театре, получил профессиональное воспитание в студии Н. П. Хмельникова. Уже на первом этапе он проявил себя как артист большой правды и волнующего темперамента. В московском театре «Юный артист», в Тульском областном театре его яркое дарование проявилось в исполнении им ролей Платона Кречета, Фердинанда в пьесе «Коварство и любовь», Мотылькова в пьесе «Славя», Вожеватова в «Бесприданнице».

Его путь опереточного героя начинается в Московском областном театре оперетты, а с 1954 года Е. М. Григорьев переходит в Кемеровский областной театр музыкальной комедии, в котором трудится по сей день, завоевав широкое признание зрителей.

Среди большого числа созданных артистом сценических образов выделяются отдаленно, проникновенно в характер, творческим раскрытием, музыкальным фактурой исполненными им партии Давида в оперетте «Веселая вдова», Эвасеко в оперетте «Голубой цыган», мистера Икс в «Принцессе цирка».

Мне, как режиссеру, привелось встретиться с Евгением Михайловичем в работе над образом мистера Икса. Я получила большое удовлетворение от подлинно творческого поиска артиста в решении сценических задач, от его естественного стремления проникнуть в глубины создаваемого им человеческого характера.

С большим увлечением выступает Евгений Михайлович на пути сценического воплощения образов характерно-комедийных. Успех в этой работе не заставил себя долго ждать. Е. Григорьев создал образы Крага в «Свадьбе Марии», Розетки в оперетте «Цирк зажигает огни», Харитона («Когда ты со мной»). В самое ближайшее время выйдет новый спектакль «Севастопольский вальс», в котором артист проявит себя в острой характерной роли Воймана.

На сегодняшнем творческом вечере Е. М. Григорьев как бы подводил некоторые итоги своей 25-летней жизни на сцене, чтобы завтра с новыми силами браться за неоглядные дали любимого им искусства.

А. ВОЛГИН,
заслуженный артист РСФСР.

Н. Кобякова

33 года на чужбине

В 12 лет меня оторвали от Родины. И только через 33 года я смогла вернуться на родную землю. На перроне Бреста впервые увидела я советских людей. После более трех десятков лет жизни среди равнотных, замкнутых в себе обывателей я, наконец, увидела лицо Человека. Каким оно было простым, прекрасным! И это чувство теперь постоянно живет в моей душе, всмотрю ли я в лицо Человеку, радуюсь ему и любовью им. Каким бы он ни был, со всеми его недостатками, он несравненно культурнее и выше внешне вполне приличного и благополучного обывателя Запа- да.

1. ПЕРВЫЕ ГОДЫ

Родился я в 1912 году в Петрограде. У отца была своя типография. Политически родители были людьми равнодушными, с левым уклоном. Накопив деньги, отец купил дачу на Карельском перешейке. Летом 1919 года родители с тремя малышами уехали из революционного Петрограда в Карелию переждать со- бытия в спокойном месте.

В 1925 году отец, по своему желая «лучшего» для детей, боясь «красного террора» и трудностей в Советском Союзе, решил перебраться в Париж, где жил мамин брат, бывший эсер, банковский служащий. Оказавшись свободной квартирой в том же доме, отцу подыскали место набо- рщика.

Жизнь семьи дяди сложилась с жизнью французской мелкой буржуазии. Началось и мое знакомство с городом, с соседскими французскими девочками. Друзья никак не выходили. У этих детей совсем не было мечты. Они жили былыми служанками.

Матери — портнихами, телефонистками, секретаршами, они ни- когда ничего не читали, все до- машнее время отдавали уходу за квартирами и заботам о своей внешности. Иногда сидели с му- жьями в кафе, составляли в кри- ливо сти одежде и развлекались поведением. Многие из них заводи- ли и меняли любовников, но особых драм из-за этого никогда не происходило. Все это называ- лось умением пользоваться жиз- нью.

Не желая прерывать начатого в Финляндии русского образова- ния, родители отдали меня в рус- скую гимназию. В 13 лет я по- пала в 5-й класс (соответствую- щий нашему седьмому), где сиде- ли 15—16-летние подростки, уже носившие пропитанные француз- ской улицей. Многие мальчики пьянствовали и играли в карты. Девушки подражали Жюльи — ге- роине романа знаменитого фран- цузского писателя Жюль- Колетт, создавшей после первой ми- ровой войны образ девушки — порочной девиственны, которая пошла бродить по романам, кино- фильмам всего Запада.

Четыре гимназических года были для меня самыми страшными и решающими. Жизнь вывер- нулась в моем представлении наизуанку. Это общество, эта мо- лодежь жили по завету Талейра- на: «Бойтесь первого движения души, потому что оно, обыкно- венно, самое благоприятное». Кру- том было издевательства над- чинской чистой и красной — как ведомому счастью, дома у нас парил Бетховен. Каждый вечер мама, кончившая Петроградскую консерваторию, играла его сонаты и симфонии, переключаясь до рояля. И в нас, детях, по- стоянно жила память о Родине.

Многие русские эмигранты деклассировались. Бывшие по- ручики и полковники стали шо- ферами такси, шли на заводы Реано. Стал рабочим и отец. Тогда ему было 45 лет. Тридцать лет, до семидесяти пяти, с явной неуверенностью и на больших вехах простоял он на фабрике, чтобы заработать на пенсию. Послед- ние годы он голосовал за комму- нистов. Умер он, не отдохнув ни года, похоронен на кладбище Пер-Лашез, недалеко от стены Коммунаров.

Получив аттестат зрелости, я должна была выбрать себе доро- гу в жизнь. Отец убедил за- няться медициной: «Закончишь факультет, я тебе отдам свои сбережения, и ты устроишься в деревню, купишь дом, будешь до- ктором. Подумай, какой почет кругом, и от мэра, и от учителя, и от аптекаря!»

На почет от аптекаря я, ко- нечно, смотрела равнодушно. Но было совершенно все равно, куда идти. Медицина, так медицина!

И вот я во французском вузе. Тут сразу дохнуло большим ми- ром, чужой интересной жизнью. В Париж в Латинский квартал из многих стран приезжали сту- денты — сынки богатых чиновни- ков и вельмож, и были люди, с которыми я потом близко со- шлась, — бедные студенты из Польши и Румынии, часто вы- нужденные подрабатывать, чтобы учиться.

В первый же год я узнала, что такое касты и классы. Оказалось, что я принадлежу к низшей расе. Вышеей была французская моло- дежь, но и там не обходилось без иерархии. На вершине стояли те, кто приезжал на лекции в своих машинах, обедал в лучших рес- торанах, заводил себе самых ши- карных девиц с бульваров Сан- Мишель. У них был свой тон, свой жаргон, пренебрежительная ость аристократов. К знаком- ству они допускали редких богатых иностранцев, близких себе по лоску, цинизму и пустоте.

Были и «метены», т. е. сме- шанные, всякие полубелые, пер- сы, арабы, левантийцы, южноамериканцы — богатые, но не- отесанные, заискивающие перед истинными господами. Было то, что называлось «средняя Евро- па», «Балканы» и, наконец, всякие «грязные славяне».

На факультете не было ника- ких признаков коллективной жи- зни, самоуправления, ответствен- ности за что бы то ни было. Все это тщательно избегалось ученым начальством, входившим в хоро- шо смазанный аппарат буржуаз- ной власти.

Иногда случались взрывы наци- онального чувства. Так было, на- пример, в 1934 году, когда Латинский квартал всколыхнула ма- нифестация студентов, требова- щая отмены военного долга Аме- рики. Люди понимали, что фран- цузская кровь, пролитая на Мар- не, стоила дороже американских денег. В 1936 году, перед прихо- дом в власти Народного фронта коммунистов и социалистов, про- изошли студенческие манифес- тации за демократию.

Обычно же студенты жили уз- кими профессиональными ин- тересами. Никого не интересовали ни литература, ни музыка, ни живопись. Цель была одна: по- веселее пожить в студенческие годы, а по окончании занять ме- стечко похуже.

(Продолжение следует).



ВСТРЕЧИ ТИТОВА В США

НЬЮ-ЙОРК, 10 мая. (ТАСС). Летчик-космонавт СССР Герман Титов встретился вчера со сту- дентами колледжа Хантер. Стру- нные аллодисменты, широкие улыбки, дружеские рукопожатия лучше всяких слов говорили о теплоте этой встречи.

Герман Титов увлекательно рассказывал американским студен- там о своем космическом полете, ответил на многочисленные во- просы. Давай, сказал он, об- щими усилиями сделаем нашу землю еще более прекрасной. Пусть будущие поколения сов- сем не будут помнить страшно- го значения слова «война». Это заявление Титова было встре- че на громом аплодисментов.

Из колледжа Хантер Герман Титов отправился на автомо- бильный завод Форда в штате Нью-Джерси. И здесь его встре- тили дружескими рукопожатия- ми, приветливыми улыбками, по- желаниями новых успехов.

Неумолчим железный ритм кон- веера. Но музыкальные руки успевают оторвать клочок бума- ги или упавочного картона и протянуть его советскому ко- смонавту для автографа. «Желаю успеха», — говорит Герману Ти- тов элктронщик Джозеф Гэдсон. Он крепко жмет руку советскому космонавту.

Титов дарит автограф малень- кому Марку Бриджсу, которо- го родители специально привели сегодня в цех, чтобы он мог уви- деть советского космонавта. «Это самый лучший подарок мальчу- гану», — говорит мать Марка Марта. — Завтра у него день рождения».

Вечером Герман Титов при- сутствовал на приеме в предста- вительство Чехословацкой Соци- алистической Республики в честь 17-й годовщины освобождения Чехословакии от гитлеровской оккупации.

Ю. Гагарин в Вене

ВЕНА, 10 мая. (ТАСС). По приглашению Австро-Советского общества сегодня в Вену прибыл летчик-космонавт Герой Совет- ского Союза майор Ю. А. Гага- рин с супругой.

На аэродроме Швахат совет- ского космонавта встречали чле- ны правления Австро-Советского общества во главе с председа- телем общества профессором Гуго Глязером, члены ЦК КПА, пред- ставители общественности, дип- ломатического корпуса, австрий- ские и иностранные журнали- сты.

На аэродроме были послы СССР в Австрии В. И. Авилон, сотрудники советского посольст- ва и советских организаций в Австрии, члены их семей.

Теплую встречу советскому космонавту устроили прибывшие на аэродром жители австрийской столицы.

Обращая к советскому ко- смонавту, профессор Гуго Глязер, в частности, сказал, что он рад приветствовать Гагарина не толь- ко от имени Австро-Советского общества, но и от имени австрий- ского народа, который восхи- щается подвигом Гагарина. Про- фессор Гуго Глязер пожелал Юрию Гагарину и его супруге приятного пребывания в Австрии.

В ответном выступлении Ю. Га- гарин сказал, что он пришел с собой искреннюю симпатию со- ветского народа к австрийскому народу и наилучшие пожелания в его жизни и труде.

Нам очень хотелось, заявил он, поспометр Австрию, ее пре- красную столицу, познакомиться с жизнью австрийского народа. Я благодарен Австро-Советскому обществу за предоставленную мне возможность посетить Австрию.

Выборы в Пакистане

ЛОНДОН, 10 мая. (ТАСС). По сообщениям корреспондентов иностранных агентств из Карачи, в Пакистане закончились выбо- ры в национальное собрание и провинциальные законодатель- ные органы.

В выборах в законодательные собрания Западного и Восточного Пакистана приняло участие около 90 процентов из 80 тысяч выборщиков — членов различ- ных органов местного самоуправ- ления, которые избирали также и депутатов в национальное соб- рание.

Выборы в законодательные органы Пакистана и предшес- твавшая им избирательная кам- пания не носила острого харак- тера, так как после введения в стране в октябре 1953 года во- енного положения деятельность всех политических партий была запрещена. Пакистанские власти обещают отменить военное по- ложение в стране после созыва национального собрания.

Корчной выиграл у Фишера

КЮРАСАО, 10 мая. (ТАСС). В пятом туре турнира претен- дентов на матч с чемпионом мира по шахматам советский про- сцейстер Корчной одержал бли- стящую победу над чемпионом США Фишером. Экс-чемпион мира Таль нанес поражение че- хословацкому гроссмейстеру Фи- липу. Встреча Керес — Геллер за- кончилась ничью. Партия Бенко — Петросян отложена на 41-м ходу.

Роберт Шейрман повторяет успех

ТБИЛИСИ, 10 мая. (ТАСС). 27-летний армянский шахматист из Свердловска Роберт Шейрман снова, как и в прошлом го- ду, завоевал сегодня звание че- мпиона страны в первом тяжелом весе. В сумме классического турнира Шейрман установил рекорд СССР — 487,5 кило- грамм (160 плюс 142,5 плюс 185).

Прежнее достижение, принадле- жащее ему же, превышено на 2,5 килограмма.

Редатор Н. Я. Троицкий

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ

Пресс-конференция Дж. Кеннеди

ВАШИНГТОН, 10 мая. (ТАСС). Президент США Дж. Кеннеди заявил в вчерашней пресс-конференции, что он не получил от западногерманского правительства или канцлера Аденауэра никакого заявления о том, чтобы прекратить перего- воры по западноберлинскому во- просу. Он разъяснил, что расхо- ждение во мнении между Со- единенными Штатами и ФРГ кас- ается состава международного органа по контролю над путями доступа в Западный Берлин.

Мне кажется, заявил Кеннеди, что правительство ФРГ заинтере- совано в наших зондирующих переговорах и поддерживает их. Эти переговоры, подчеркнул пре- зидент, будут продолжаться. По моему мнению, наши усилия вполне оправданы, поскольку мы имеем дело с проблемами, чрева- тыми большой опасностью. Один из корреспондентов попросил президента разъяснить, в какой мере Соединенные Штаты наме- рены продолжать придерживаться своего «принципа» непризна- ния ГДР.

Кеннеди ответил, что предло- жение о создании международной администрации по контро- лю над путями доступа в Запа- дный Берлин не означает в ка- кой-либо степени признания ГДР де-факто или де-юре. Одна-

ко он добивал, поскольку имен- но от Соединенных Штатов ожи- дают основных действий, кото- рые поддержат свободу этого го- рода (Западного Берлина. — Ред.), то я считаю, что мы имеем некоторые права по меньшей мере исследовать возможности нахождения лучшего решения, чем то, которое мы имеем сей- час.

Один из корреспондентов спро- сил президента, имеются ли у него какие-либо идеи или пред- ложения, направленные на раз- рядку международной напряжен- ности и укрепление мира.

В своем ответе Кеннеди не сказал ни о каких новых идеях или шагах правительства США в этом направлении. Президент ограничился лишь перечислением ряда международных проблем, по которым в настоящее время ведутся переговоры между За- падом и Востоком. «Мы, — до- бавил Кеннеди, — готовы при- выти любое расстояние для того, чтобы сохранять мир при усло- вии, что это не приведет к на- рушению наших обязательств перед другими странами или угрожает национальной безопе- кености США».

Кеннеди заявил далее, что, по мнению Соединенных Штатов, переговоры между сторонами в Лаосе должны быть ускорены.

Забастовка в Испании

Забастовочное движение испанских трудящихся приняло та- кой размах и силу, каких еще не знала французская Испания. Стачка продолжает охватывать все новые районы. В забастовоч- ную борьбу включились трудя- щиеся крупнейшего торгового и промышленного центра страны Барселонь. В районе Барселонь полностью или частично парализо- вана целая ряд промышленных предприятий: машиностроитель- ных, текстильных и металлурги- ческих. На сорока текстильных фабриках Сабадель, Таррасы и Игуаллада трудящиеся проводят «сидячую» забастовку. В Манре- се три тысячи рабочих отказы- лись подписать кабатальный «кол- лективный договор», который им

навязывала администрация, и прервали работу. 900 рабочих предприятий фирмы «Сименс» в Юрелле присоединились к за- бастовке.

Несмотря на правительствен- ные репрессии, угрозы и аресты, несмотря на провозглашение чрезвычайного положения, шах- теры и металлисты продолжают борьбу. К ним присоединяются все новые тысячи трудящихся. В районе Бильбао ни один из 35 тысяч бастующих рабочих не явился на работу. Положение остается напряженным в Би- скайе. В провинции Леон отме- чены новые забастовки. В рай- оне Сен-Себастьяна остановились еще три завода.

Раск просит помощи

НЬЮ-ЙОРК, 10 мая. (ТАСС). Корреспондент газеты «Нью-Йорк геральд трибюн» сообщает из Сиднея (Австралия), что после секретных переговоров на высшем уровне с Раском ав- стралийское правительство реши- ло послать войска в Южный Вьетнам. Таким образом, гово- рит в сообщении, через не- сколько недель к американским войскам в Южном Вьетнаме бу- дут присоединены отборные ав-

стралийские части, обученные ведению войны в джунглях, а также австралийское военное снаряжение.

Корреспондент называет это решение австралийского прави- тельства «крупной победой» го- сударственного секретаря Рас- ка, находившегося в Канберре на сессии совета военного блока АНЗЮС. В сообщении указы- вается, что Раск призвал Австралию оказать Соединенным Штатам помощь в войне в Юж- ном Вьетнаме в связи с тем, что проектируемые американские расходы на оборону уже сейчас составляют почти 10 процентов валового национального продук- та США и что если в Южном Вьетнаме наряду с американски- ми войсками будут хотя бы сме- шанные силы Австралии, то это бу- дет значить «очень убедительно» для американских избирателей. «Правительство может сказать: «У нас есть союзники, которые воеют вместе с нами», — заявил Раск австралийцам.

Три неудачи в один день

НЬЮ-ЙОРК, 10 мая. (ТАСС). Как сообщает американские ин- формационные агентства, вчера США при запуске ракет потер- пели три неудачи. Военно-мор- ской флот предпринял попытку запустить с подводной лодки ра- кету «Полярис», однако ракета взорвалась во время полета. Корреспондент агентства ЮПИ

указывает, что это была новая от- модель ракеты «Полярис», бо- лее совершенная, чем та, кото- рую Соединенные Штаты исполь- зовали 6 мая для проведения экспериментального ядерного взрыва в районе острова Рожд- ства в Тихом океане.

Армаия США произвела запуск ракеты «Першинг» и «Ника-Зевс» ракеты «Першинг» отклонилась от курса и была взорвана в воз- духе. Ракета «Ника-Зевс», хотя и не была уничтожена, также от- клонилась от рассчитанного кур- са в результате того, что в ее третьей ступени загорание про- изошло не в момент, предусмотр- ный графиком.

В театрах и кино

ОБЛАДРАМАТЕАТР. Щедрий вечер — последний раз.

ТЕАТР МУЗКОМЕДИИ. Творческий вечер Е. М. ГРИГОРЬЕВА.

КИНОТЕАТР «МОСКВА». 1. Сибирь на экране (10-30, 12-30, 4, 6, 8, 10 — дети до 16 лет не допускаются). Девочка, с которой в дружбу вступает (12, 2-30 для детей). 2. Журнал Слово партии. Художественный фильм Яблонский (9, 10-45, 5-23, 7-2, 9-45, 7-30, 9-30). 3. Ни- странная кинохроника № 6. Кино- сборник: Ночной пассажир. Подводная лодка (9, 10-40, 12-20, 2, 3-40, 5-20, 7, 8-40, 10-20).

КИНОТЕАТР «КОСМОС». 1. Новый художественный фильм Отвратительная веста (9-50, 11-40, 1-30, 7). Барьер не- известности (9-20 — для детей; 5-10, 10). 2. Тайна крепости (9-15 — для детей). Свидетель обвинения (9, 11-05, 1-10, 5-20, 7-25, 9-30).

КИНОТЕАТР «ПИОНЕР». Крепость на колесах (9-20, 2, 6, 9). Миналино (11, 12, 4, 5). Крылатый рыцарь (7, 8).

КИНОТЕАТР «ОКТАВЕР». Колыбельная 10, 2 — для детей; 6). Аленка (12, 4, 8, 9-40).

КИНОТЕАТР «КОСМОС-ЛЕД». Девчата (5-10, 7-10, 9-50). Три зятя (дополни- тельно в сеансы 7-10, 9-50).

КИНОТЕАТР «ПРОГРЕСС». Крестосло- ны 2-я серия (12, 4, 5-50, 7-40, 9-30). КИНОТЕАТР «ЛУЧ». 49 дней (10, 12, 2, 4, 6, 8, 9).

ДК ШАХТЕРОВ. Новый греческий художественный фильм Катина матери (2, 4, 6, 8, 10-15). Тайна двух океанов 1-я серия (12 час). Приключения Петра (8-45, 9-45).

КЛУБ ГРЭСО 49 дней (8, 5, 7, 9). КЛУБ АВТОМОБИЛИСТОВ. Палата бурь (6, 7, 9).

КЛУБ ШАХТЫ «ЦЕНТРАЛЬНАЯ». Па- рень из нашего города (6, 7, 9).

ЗАВТРА НА ЭКРАНАХ ТЕЛЕВИЗОРОВ

Навстречу сороскоплету (17-00). Теле- визионный очерк «Путешествие в год юби- лейный» (18-00). Любите прекрасное (18-45). Научно-популярные фильмы: «К уральским Альпам», «Старинный берег» (19-00). Художественный фильм «Висо- коцкий год» (19-20). Концерт (20-50).

Организациям и лицам, имеющим в ведении моторные лодки и катера, не подлежащие осмотру реузного регистра.

ПРОИЗВЕСТИ РЕГИСТРАЦИЮ И ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЮ владельцев на воднопа- сательной станции до 25 мая 1962 года. Горькомхоз.

Кемеровский театр музыкальной комедии (в помещении облдрамтеатра)
17 мая — КОГДА ТЫ СО МНОЙ (оперетта в трех действиях).
18 мая — ХОЛОПКА (оперетта в трех действиях).
Касса открыта в помещении облдрамтеатра с 12 мая с 1 часу дня. Принимаются коллективные заявки.

Кемеровская областная контора «Спорткульторга» ПО ТОРГОВЛЕ СПОРТОВАРАМИ
ПРИГЛАШАЕТ ПОСЕТИТЬ МАГАЗИНЫ
Здесь можно приобрести: рыболовные и охотничьи товары, то- вари для спорта и туризма, велосипеды различных марок, запасные части к автомобилям, мотоциклам и велосиподам, различные ма- газины «Спорткульторга» находятся в гг. Анжеро-Суджен- ске, Белове, Кемерово, Киселевске, Ленинск-Кузнецком, Между- реченске, Новокузнецке, Прокопьевске, Осинниках.

ПРЕДУПРЕЖДАЙТЕ ПОЖАРЫ
В ЦЕЛЯХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПОЖАРОВ НЕОБХОДИМО: ОЧИСТИТЬ ТЕРРИТОРИИ лесохозяйственных предприятий, лесных хозов, лесозаводов, складов леса и лесобирж от производственных отходов мусора; В ЖАРКУЮ СУХУЮ ПОГДУ ежедневно орошать водой территории, при- легающие к штабелям леса, разрывы между ними и деревянные мостовые леса; УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ за соблюдением противопожарного режима на этих предприятиях; НЕ СЖИГАТЬ СОЛОМУ и мусор вблизи строений, на участках жилых до- мов и территориях промпредприятий. Сжигание на полях стержи и соломы производить только при предварительном оповещении, и безветренную по- гуду и при соответствующей охране границ выжигаемой площади. ГРАЖДАНЕ, ПОМНИТЕ! Незагушенная папироса или спич- ка может стать причиной большого пожара. Будьте осторожны с огнем!

Управление пожарной охраны УВД Кемеровского облисполкома.
Ларина Белла Яковлевна, прож. по ул. Гагарина, 29, кв. 2, возбуждает де- ло о расторжении брака с Лариним Юрием Антоновичем, прож. по ул. Ко- смической, 17, кв. 12.
Дело будет слушаться в нарсуде Центрального района г. Кемерово.
Парфирьев Петр Парфирович, прож. по ул. Стародавинной, 37, возбуждает дело о расторжении брака с Парфиро- вой Мариной Михайловной, прож. в г. Чебоксары.
Дело будет слушаться в нарсуде Руд- ничного района г. Кемерово.
Конардычева Мария Алексеевна, прож. в пос. шахты «Юноре» по ул. Г. Я. Яковской, 79, возбуждает дело о рас- торжении брака с Конардычевым Михаилом Андреевичем, прож. в пос. шахты «Пи- онер» по ул. Искенской, 64.
Дело будет слушаться в нарсуде За- водского района г. Кемерово.

Требуются
НОВО-КЕМЕРОВСКОЙ ТЭЦ — инженеры-теплотехники, токари, слесари, разнорабочие, явля в десяток дворников.
Обращаться: в отдел кадров ТЭЦ (остановка автобуса № 4 «ТЭЦ». Тел. 1-24 (через «Кузбассэнерго»).

ФИЛИАЛУ ГПИ «КУЗБАСС-ГОРПРОЕКТ» срочно — квалифи- чированные геологи, топографы и копиришники. Оплата труда сель- ная.
Обращаться: г. Кемерово, Совет- ский проспект, 71.

КОМБИНАТУ БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ № 1 — меха- ники по ремонту мотоциклов, велосипедов, мотокосилок, мото- роллеров, механики по швейным и трикотажным машинам, води- тель мотороллера, уборщица, яв- ня по уходу за детьми на дому, мастера по ремонту одежды (предпочти), рабочие-грузчики, приемышники, закройщики, заведу- щий складом.
Обращаться: г. Кемерово, Ще- тинский лав. 8.

КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТ- НОЙ КОНТОРЕ «ГАСТРОНОМ» во вновь открываемый магази- н № 29 по ул. Дзержинского — заведующие отделами и их заме- стители, продавцы, контролеры, кассиры, продавцы для мелкой розницы, рабочие, уборщицы, техник-строитель, механик пакето- делательного цеха, в Кемерово и города области — бухгалтер на самостоятельный баланс, зна- ющие торговый учет.

СТРОИУПРАВЛЕНИЮ № 3 треста «Кемеровхимстрой» для работы на строительстве про- мышленных предприятий в цен- тре города — плотники-бетонщи- ки, каменщики и штукатуры-ма- леры.
Обращаться: ул. Рудничная, 3 (около трампарка).

ОБЛАСТНОМУ ОТДЕЛУ «СО- ЮЗПЕЧАТИ» на постоянную рабо- ту — бухгалтер и секретарь-маши- нистка.
Обращаться: г. Кемерово, Совет- ский проспект, 105, 4-й этаж, 8-я комната.

АВТОУПРАВЛЕНИЕ СОВ- НАРХОЗА — экономист, знаю- щий планирование автомобильно- го или промышленного предпри- ятия (оклад 100 рублей).
Обращаться: г. Кемерово, ул. Дарвина, 13.

ТРЕСТУ «КЕМЕРОВОПРОМ- СТРОЙ» — инженеры и техни- ки в группу комплекса, каменщи- ки, плотники, арматурщики-бетонщики (стройобъекты за Ис- китинкой), автокрановщик.
Обращаться: г. Кемерово, ул. Рекордная, 7, Тел. 0-56 (через Центральную).

На танцевальной площадке парка ДК ШАХТЕРОВ ИГРАЕТ
эстрадный оркестр
под управлением М. Вагина. Начало танцев в 9 часов вечера.

УПРАВЛЕНИЕ лесной, деревообработавшей промышленности и лесного хозяйства Кемеровского совнархоза ПРИГЛАШАЕТ
НА ПОСТОЯННУЮ РАБОТУ
на базу-контору материально-технического снабжения начальники отдела оборудования и запасов, начальники от- дела металлов, метизов и кабельной продукции, инженер отдела труда и заработной платы, товаровед, зав. складом, секретаря-ма- шинистку, шофера на грузовую автомашину, экспедитора, груз- чиков.
Обращаться в часы занятий: г. Кемерово, пл. Пушкина (в по- мещении филиала института Гипрошахтстрой), в отдел кадров.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: г. Кемерово, ул. Трудовая, 64. ТЕЛЕФОНЫ: редактора 2-24, заместителей редактора 8-05 и 2-37, ответственного секретаря 2-53, секретариата 4-85, отделов редакции: партийной жизни 2-37, отдела пропаганды 17-28, советского строительства 15-67, уфольного 1-21, промышленности и транспорта 8-63, сельскохозяйственного 4-57, отдела культуры и быта 15-36, информации 14-21, технического секретаря 2-я города, 2-78, бухгалтерия 6-83, директора типографии 3-96.

ОП00615, Тираж 130.000 экз., Типография «Кузбасс», Облполиграфиздат.