



Да здравствует Сталинский день железнодорожника!



СТАЛИНСКИЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Сегодня, 30 июля, — Всесоюзный день железнодорожного транспорта, традиционный праздник железнодорожников. 30 июля 1935 года работники железных дорог были приняты в Кремле товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства. С 1936 года вся страна отмечает эту историческую дату.

4 года назад, когда происходил прием в Кремле, железнодорожный транспорт только начинал преодолевать длительное отставание.

Контрреволюционные предельщики, окопавшиеся на транспорте, пытались доказывать, что железные дороги работают «на пределе», дальше которого не пойти.

Железнодорожники, руководимые сталинским наркомом Л. М. Кагановичем, разгромили носителей контрреволюционной теории «предела». Стахановско-кривоносское движение, любовно опекаемое нашей партией, сломало устаревшие нормы, уничтожило предельческие барьеры и показало образцы большевистской борьбы за подъем железнодорожного транспорта.

Четыре года тому назад на приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин дал развернутый план борьбы за дальнейший подъем железных дорог.

Товарищ Сталин указал, что существование и развитие нашего государства немыслимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие. Он говорил о великой чести для каждого работать на транспорте, о необходимости добиться слаженности всех частей железнодорожного конвейера. Перед железнодорожниками

была поставлена задача — грузить 75.000—80.000 вагонов в день.

Согромным воодушевлением бойцы и командиры армии железнодорожников взялись за осуществление мудрых сталинских указаний. Партийные и непартийные большевики-железнодорожники преодолели сопротивление врагов народа, разоблачили троцкистско-бухаринских и японо-немецких шпионов и диверсантов, вредивших нашему транспорту и возлагавших немалые надежды на его отставание.

В своей борьбе за подъем транспорта железнодорожники ежедневно, ежедневно ощущали заботливую поддержку и внимание сталинского Центрального Комитета партии и советского правительства.

Всего лишь пять лет назад транспорт являлся тем узким местом, о котором начинала спотыкаться вся наша экономика. Иное дело сейчас. Наш социалистический железнодорожный транспорт сегодня готов к выполнению любых задач, которые ставит перед ним народное хозяйство и оборона социалистического государства.

Уже в 1936 году железнодорожный транспорт выполнил сталинское задание о погрузке 75—80 тысяч вагонов в сутки. В прошлом году, в июле, погрузка держалась на уровне 96—98 тысяч вагонов. Теперь на железных дорогах ведется борьба за ежедневную погрузку 102 тысяч вагонов!

Неузнаваемо за эти годы выросла техническая база железнодорожного конвейера. Социалистическая промышленность дала транспорту новейшие локомотивы и вагоны, построены новые магистрали, вагоноремонтные пункты, механизированные горки. План третьей сталинской пятилетки

предусматривает дальнейшее поднятие материально-технического вооружения железных дорог.

Растет и крепнет наш транспорт, растут и его люди. На железных дорогах ширится социалистическое соревнование, множатся ряды стахановцев-кривоносцев. Запевалы стахановского движения тт. Кривонос, Огнев, Богданов, Загорко, Зинаида Троицкая и другие, заботливо выращенные тов. Л. М. Кагановичем, ныне на большой хозяйственной и политической работе.

Сотни тысяч железнодорожников, по примеру знатных новаторов транспорта, дают замечательные образцы социалистического отношения к труду.

По передовикам социалистического соревнования им. Третьей Сталинской Пятилетки равняется вся 3-миллионная армия бойцов и командиров транспорта.

Сегодня, в день своего праздника, железнодорожники с гордостью могут оглянуться на пройденный путь. Однако успехи не должны вскружить голову работникам транспорта. Приближается зима. Дело чести железнодорожников — образцово подготовиться к ней, встретить зиму во всеоружии. Настала пора железнодорожникам доказать, что и в зимних условиях они умеют работать так же образцово, как и летом. Этого ждет вся страна, горячо поздравляющая работников транспорта со Сталинским днем железнодорожника.

Машинисты-кривоносцы паровозного депо Усаты с замечательными успехами в производственной работе встречают свой праздник — Сталинский день железнодорожника.

Машинисты паровоза № 731-13

НОВЫЕ ЛЮДИ

Растет великая железнодорожная держава — растут и ее люди. Мне, простому грузчику, этот рост особенно заметен. Наш грузчик стал совсем не тот, что был до Великой Октябрьской социалистической революции. Он стал жизнерадостным, бодрым и твердо уверенным в завтрашнем дне. Он интересуется замечательной кинокартинкой, хорошей книгой, совершенствует свои технические знания.

Далеко за примерами ходить не стоит. Скажу про грузчиков Новокузнецкой погрузо-разгрузочной конторы.

Наш агитатор тов. Тимофеев работал три месяца назад рядовым грузчиком, а сегодня он уже десятник. Профторг тов. Костриков несколько раз премирован за стахановскую работу, теперь возглавляет бригаду. Товарищи Авдеев, Кочетков, Костенюк отличаются сноровкой, новаторством в своем деле. Они успешно окончили курсы технического минимума.

Радостно отмечать рост новых людей.

В 1935 году я пришел на ст. Новокузнец-пассажирская. Стан-

ция наша большая. Город мы тоже обслуживаем большой. Грузов всевозможных приходит много. Нельзя сказать, чтобы грузчики работали хорошо. Идут бывало на погрузку в развалку. Я не люблю плохо работать. Душа у меня не терпит плохой работы и я начал наводить в бригаде порядки. На меня отсталые элементы стали смотреть искоса.

Однажды попросил начальник конторы разгрузить вагон с углем. Я разгрузил его за 40 минут. С этой поры отношение ко мне изменилось. Вскоре назначили меня бригадиром. Я заранее узнавал о подходе груза, готовил инструмент. Сборные вагоны стали разгружать за 20 минут.

Перед Сталинским днем железнодорожника я с волнением узнал, что меня выдвинули передовиком участка. Это большая честь, большое доверие. Стану работать так, как повседневно учит нас сталинский нарком, и покажу себя достойным этой чести.

Яков Сергеев — прораб Новокузнецкой погрузо-разгрузочной конторы.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ВЫПОЛНИЛ

К Сталинскому дню железнодорожника широкой волной было развернуто социалистическое соревнование в паровозном депо Усаты.

В социалистическом соревновании я брал обязательство работать без браков и аварий. Свое обязательство я выполнил с честью.

В июле я провел несколько тяжелых поездов на плече Усаты-Новокузнецк. Также выво-

дил с поста шахты им. Кагановича тяжеловесные составы. Задание по маневровой работе выполняю до 200 процентов.

В содружестве с комплексной составительской бригадой добился, что весь груз и порожняк подаю к местам погрузки и выгрузки без малейшей задержки. Работаю без брака.

П. Клим — машинист паровоза № 731-13.

Достоинно встречаем праздник

Машинисты-кривоносцы паровозного депо Усаты с замечательными успехами в производственной работе встречают свой праздник — Сталинский день железнодорожника.

Машинисты паровоза № 731-13 тт. Клим и Цыбузов производственное задание выполняют на 170—280 процентов.

Мне, простому грузчику, этот рост особенно заметен.

Я в социалистическом соревновании обязался работать без брака, давать высокую производительность труда, помочь отста-

ющим товарищам по работе. Это обязательство я выполнил. Паровоз свой содержу в отличном состоянии, производственное задание выполняю на 185 процентов.

М. Е. Слепокуров — машинист-кривоносец.



НА СНИМКЕ (слева направо): стахановцы-кривососовцы отделения тт. А. Шабалин, Г. Кулинич, В. Башкатов, М. Шкурак, Е. Лузанов, Н. Бедарев, Н. Кандаков, А. Маргачев, С. Гришин, И. Коваль.

СДЕРЖАЛИ СВОЕ СЛОВО

В вагонном участке Усыты я работаю с 1937 года. Вначале работал слесарем, затем котельщиком. Сейчас работаю бригадиром бригады по оборудованию автосцепкой вагонов. В моей бригаде 7 человек.

Вначале, до включения в социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки работа шла плохо. Едва успевали за смену оборудовать вагон. Никто не оказывал помощи в работе.

Я задумался над тем, как бы улучшить и ускорить ремонт вагонов.

Прежде всего возглавил социалистическое соревнование в смене, соревнуясь люди стали улучшать свою работу.

Я поставил перед бригадой задачу выпускать за смену по оборудованию автосцепкой не один вагон, а 2. Смена это предложение поддержала и, включившись в соревнование к Сталинскому дню железнодорожника, мы начали выполнять свое обязательство.

За сутки вперед составляю план сколько потребуется запасных частей (болтов, заклеп, шпилек и т. д.), даю их размеры в механический цех.

На второй день, придя за полчаса раньше до начала работы, проверяю расстановку вагонов, поданных под оборудование. Иду в механический цех и принимаю сделанный заказ. Придя к вагону, проверяю инструмент, заправляю сверла.

После этого я делаю расстановку рабочей силы. В первую очередь разметчик размечает низ платформы с одной стороны, за ним два сверловщика начинают сверлить. С другой стороны ставлю плотника, он разбирает пол и два котельщика разбирают упряжные бьюки и зачищают электросварку. Закончив свою работу на одной стороне, люди меняются местами.

При такой расстановке силы я добился того, что в смену оборудуем 2, а в отдельные дни по 3 вагона.

Для улучшения работы я внес 5 рационализаторских предложений, 4 из них уже осуществлены и применяются.

При применении разметочного станка, который я изобрел, время на работу сократилось в два раза и работает им уже один человек.

Плотник тов. Бурдин сам усовершенствовал свою работу. Если он раньше, работая еще с одним плотником, настил пола двух вагонов производил за полсмены, то теперь он одну эту же работу производит за 30 минут.

Хорошо работают тт. Баранов—сверловщик, Федотов—разметчик, Бурдин—плотник, Гаденов—подручный. Только при совместной стахановской работе мы добились выполнения дневного задания до 500 процентов.

К Сталинскому дню железнодорожника мы добились не плохих успехов в работе и их мы закрепим в повседневной своей работе.

Н. Ф. Мамаев.

ПЕРЕДОВЫЕ ЛЮДИ КАНДАЛЕПА

Станция Кандалеп—родина социалистического содружества с угольщиками. Когда по всей стране прокатилась волна социалистического соревнования навстречу XVIII съезда партии, станция Кандалеп не являлась передовой на отделении. В работе станции были браки, нарушения трудовой дисциплины, а самое главное из-за плохой погрузки станции в отвалах угольного треста скопилось много угля.

Невыполнение плана погрузки угля объяснялось прежде всего тем, что между коллективами станции и угольного треста имела место сутяга, не было слаженности в работе, общей борьбы за выполнение государственного плана погрузки угля.

Руководство станции и партийная организация приложили все усилия для укрепления социалистического содружества с угольщиками. Начальник станции тов. Бойков, парторг тов. Паринов

(сейчас на курсах в подоре) лично пришли на шахты, побеседовали со стахановцами, командирами. Договорились о совместной борьбе за выполнение государственного плана погрузки, заключили социалистический договор.

Так было положено начало социалистического содружества. Впоследствии шахтеры и транспортники почти ежедневно посещали друг друга. Стали совместно планировать свою работу, проводить объединенные совещания, на которых взаимно критиковали недостатки в работе и совместно их исправляли.

С тех пор прошло около 6 месяцев, за этот период станция Кандалеп стала одной из передовых не только на отделении, но и на дороге. Коллектив станции с честью выполнил свои обязательства—полностью разгрузил угольные отвалы. Повысилась и угледобыча шахтеров.

Талантливым организатор, в

Прошедший год от 3 до 4 годовщины Сталинского дня железнодорожника Новокузнецкие железнодорожники ознакомили новым замечательным подъемом стахановско-кривососовского движения.

На отделении зародилось и развилось замечательное движение передачи стахановских опытов труда по методу дважды значиста, бывшего составителя, ныне маневрового диспетчера ст. Усыты тов. Шабалина.

По почину инженера станции Усыты, сейчас заместителя начальника станции, тов. Украинца и маневрового диспетчера тов. Роговского появилось отправление стахановских поездов.

Знатный составитель ст. Усыты тов. Першин применил при формировании поездов станционную марку.

Сменный мастер пункта технического осмотра станции Новокузнецк—сортiroвочная тов. Шкурак первым организовал укрупненный ремонт вагонов непосредственно в поездах и применил гарантийные путевки.

Машинисты-кривососовцы паровозного депо Новокузнецк тт. Баш-

катов, Лупин, Петрашев и другие стали водить тяжеловесные поезда на высоких технических скоростях. Они применяют изгарь, шлакоотсеки и экономят топливо.

Четко организовав поездную работу, сочетая ее с маневровой, дежурный по отделению тов. Котельников и поездной диспетчер тов. Шипачев добились 100-процентного отправления и проследования поездов по наркомовскому графику.

За прошедший год на отделении выросли сотни новых стахановцев-кривососовцев—мастеров высокой социалистической культуры, новаторов своего дела, борцов за четкую безаварийную работу.

Решения XVIII съезда Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков) вызвали небывалый производственный и политический подъем партийных и непартийных большевиков Новокузнецкого отделения.

На отделении широко развернулось социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки.

Все это обеспечило то, что в этом году Новокузнецкие железно-

дорожники значительно подняли погрузку и выгрузку. Если в мае прошлого года план погрузки был выполнен на 75,2 процента, то в этом году он выполнен на 87,8 процента. В июне план погрузки составил 80,6 процентов вместо выполненных 77,5 процента в июне прошлого года.

Значительно повысился процент выгрузки. Против выполненных 88,6 процентов в июне прошлого года поднялся до 96,6 процента в июне этого года.

В 1938 году оборот вагонов на протяжении нескольких месяцев не выполнялся. В мае он был снижен до 80,7 процента, в июне—до 90,2 процента, а в июне этого года он возрос до 121,2 процента.

С февраля этого года Новокузнецкие железнодорожники держат ниже нормы коммерческий простой вагонов.

Наряду с замечательными делами еще много недостатков, тормозящих в ускорении оборота вагонов.

Проведенная партийно-техническая конференция показала, что на отделении имеются огромнейшие резервы для повышения погрузки угля и металла.

Для того, чтобы использовать имеющиеся резервы, необходимо еще шире развернуть социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки и добиться четкого выполнения боевых приказов Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича.

Г. Десятков.



М. Т. Бойков—начальник передовой ст. Кандалеп беседует со стахановцем—старшим стрелочником Л. С. Мартыненко.

прошлом дежурный по станции, сейчас начальник станции Кандалеп, коммунист тов. Бойков по-большевистски сплотил весь коллектив станции на борьбу за выполнение боевых приказов Сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича.

Он лично повседневно бывает на всех участках работы, беседует со стахановцами, интересуется их бытовыми и производственными вопросами, помогает практически и советами в работе. Его не только знают как хорошего командира и товарища коллектив станции, но и все копеечные работники.

Тов. Бойков своим личным примером дисциплинированности воспитал десятки стахановцев-кривососовцев, не имеющих браков и аварий в своей работе, ставших знатными людьми отделения и дороги.

Встречая Сталинский день железнодорожника, коллектив станции гордится своими стахановцами как дежурный по станции тов. Костенко А., добившийся четкой, слаженной работы своей смены в борьбе за выполнение наркомовского графика отправления поездов. Простой под грузовыми операциями в его смене за июль составил всего 11 часов при норме 13.

Костенко Григорий, кандидат ВКП(б), передовой составитель отделения, формирует поезда за 20—25 минут при норме 45 минут, не отстает от него в соревновании и составитель поездов тов. Лихачев.

Старшие стрелочники тт. Мартыненко, Дрющенко за время своей работы на станции образцово содержат свои стрелки. Осмотрщики автоматчики тт. Маргачев, Гришин дают готовность на поезда за 8—10 минут при норме 15 минут с высоким качеством. Осмотрщики вагонов тов. Мясников осматривает поезда за 25—30 минут при норме 45 минут.

Питомец станции Кандалеп тов. Артамонов, как один из лучших стахановцев, переведен сейчас дежурным по станции Новокузнецк-сортiroвочная.

Включившись в соревнование с Северо-Донецкой дорогой коллектив станции Кандалеп по-боевому выполняет взятые на себя обязательства, ежедневно перевыполняет план погрузки угля.

Г. Ц.

МЫ ДОЛЖНЫ РАБОТАТЬ И БОРОТЬСЯ, КАК УЧИТ, КАК РАБОТАЕТ И БОРЕТСЯ ТОВАРИЩ СТАЛИН!

(Л. М. Каганович)

Машинист-кривоносовец

Владимир Башкатов, его помощник Иван Ананьин и кочегар Федор Владимиров вели оживленный разговор об очередном поезде, об экономии топлива, о вождении тяжеловесов. Предстояло провести тяжеловес в 3275 тонн. Бригада готовилась к приему паровоза.

Комсомольский паровоз № 732—58 выглядел чисто и опрятно. Помощник машиниста и кочегар тщательно протирали и смазывали машину, проверяли песочницу. Для достижения наибольшей форсировки котла они

произвели продувку жаровых и дымогарных труб.

Когда паровоз был детально проверен и принят бригадой, состав тронулся по направлению ст. Мундыбаш. Из Мундыбаша бригада повела тяжеловесный поезд весом 3275 тонн.

Машинист тов. Башкатов, хорошо зная профиль пути, умело вел тяжеловесный состав. Когда поезд шел на подъем, машинист быстро открывал большой клапан, разивал скорость.

Вот пройден подъем, и тов. Башкатов закрывает регулятор,

чтобы под уклон не расходовать пар, а использовать силу инерции.

Тяжеловесный состав в отличном состоянии был приведен на ст. Новокузнецк-пассажирская за 2 часа 45 минут, при норме 2 часа 50 минут. Техническая скорость составила 32,3 километра в час.

Машинист-кривоносовец, член ленинского комсомола, Владимир Башкатов работает на комсомольском паровозе № 732—58 с 1935 года. Он любит свою машину, любовно ухаживает за ней. Паровоз его всегда находится в образцовой чистоте и технической исправности.

В социалистическом соревновании со своим спарщиком машинистом — комсомольцем Леонидом Исаевым тов. Башкатов показывает подлинно кривоносовские образцы вождения поездов — тяжеловесов. Свое обязательство к Всесоюзному Сталинскому дню железнодорожника он выполнил честно и добросовестно. Успешно водит тяжеловесы на высоких технических скоростях, экономит топливо. С 1 по 26 июля тов. Башкатов сэкономил 3282 кг. угля.

Суточный пробег его паровоза в среднем за июль составляет 147 процентов, а техническая скорость машины в пути — 38,6 километра в час, при норме 32.

Такие высокие образцы социалистического труда тов. Башкатов вместе с миллионами энтузиастов транспорта показывает, как подлинный патриот, воспитанный нашим великим ленинским комсомолом.

Н. Чешкина.

Слаженная работа с угольщиками

Большими производственными показателями встретили мы железнодорожники свой праздник 30 июля.

Отечественная забота товарища Сталина и нашего любимого наркома Л. М. Кагановича воодушевляют нас на новые производственные победы, на укрепление мощи и могущества нашей родины.

От четкой работы транспорта зависит успешная работа нашей промышленности — этого забывать нельзя.

Основным грузом ст. Усаты является уголь, если мы будем его держать в отвалах шахт или в тупиках на станции, то заводы нашей промышленности из-за недостатка угля будут работать на не полной мощности.

Только слаженная работа с угольщиками, взаимная помощь, глубокое сознание задач транспорта, высокая дисциплина труда, отличное освоение новейшей техники обеспечит выполнение плана погрузки угля.

Помня это, я вызвал на социалистическое соревнование забойщика тов. Рыбалова работать слаженно, добиваться подъема тран-

Закрепим достигнутые успехи

Коллектив комсомольско-молодежной смены ст. Усаты выполнил взятые обязательства в соревновании к Дню железнодорожника.

В июле отправлено 10 стахановских поездов, простой вагонов под грузовыми операциями сокращен до 4 часов 25 минут при норме 6 часов.

Отдельные люди добились неплохих результатов в работе. Составитель тов. Лаптев формирует поезда за 25—30 минут при норме 45 минут.

Старшая стрелочница 10 поста тов. Байрис пост и стрелки содержит в образцовом состоянии, о методах своей работы делится с товарищами на стахановских школах. Тов. Порышева — таксировщица, таксирует документы за 10 минут.

Тов. Балковая работала старшей стрелочницей, к Дню железнодорожника обязалась подготовиться на сигналиста. Свое обязательство выполнила и сейчас работает сигналистом.

Выполнили с честью взятые на себя обязательства товарищи: Ромашев — сцепщик, Останин — дежурный по станции, Пастухова — старшая стрелочница, Потапова — технический контролер и другие.

Все эти товарищи обязуются достигнутые успехи в социалистическом соревновании к Дню железнодорожника закрепить в своей повседневной работе.

И. Першин — инструктор стахановских методов труда составителей.



Секретарь комитета ВЛКСМ ст. Усаты орденосноска тов. К. Махнева с группиром комсомольской группы тов. Ю. Гуменьчиковой на отдыхе.

Большевистскими победами встречаем День железнодорожника

Я работаю слесарем паровозного депо Новокузнецк и с каждым днем чувствую свой производственно-технический рост и повседневное увеличение производительности труда.

Хороших производственных показателей я достиг путем тщательного изучения фронта работы и честного отношения к труду.

Прежде чем выполнить то или иное задание сначала его продумаю, составлю четкий план работы и потом приступаю к выполнению. Этим я добился хороших результатов. 25 июля за 6 рабочих часов я сделал 10 комплектов плашек для нарезки болтов, заработал свыше 48 рублей за смену.

К великому празднику — Сталинскому дню железнодорожника стахановцы и ударники паровозного депо Новокузнецк пришли с замечательными образцами производительности труда.

Я сейчас ежедневно выполняю производственный план в среднем до 600 процентов. Хорошо работает слесарь-комсомолец тов. Сиволапов, дающий до 4 норм в смену.

Машинисты-кривоносовцы паровозного депо с 1 по 25 июля провели 23 поезда — тяжеловеса. Техническая скорость паровозов в пути перевыполняется из месяца

в месяц. В июле техническая скорость составила 118 процентов, а среднесуточный пробег — 104 процента.

Машинисты тт. Лупин, Бочарников и машинист маневрового паровоза № 741-11 Цицулин завоевали переходящие мандаты.

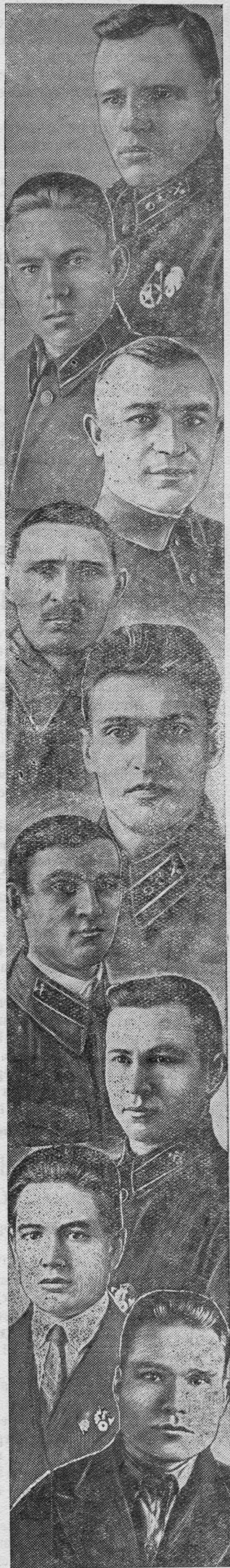
Машинист паровоза № 738-19 тов. Петрашев провел тяжеловесный поезд весом в 3146 тонн с технической скоростью 37,7 километра в час. Его спарщик, машинист тов. Куршев, в июле провел два тяжеловеса, дав техническую скорость 37,9 километра в час.

Машинист-комсомолец паровоза № 732-58 тов. Исаев к Сталинскому дню железнодорожника провел 3 тяжеловеса. 18 июля тяжеловес в 2877 тонн он провел с технической скоростью в 41,3 километра в час.

Машинист маневрового паровоза № 451 тов. Берляков Яков дает высокие образцы ухода за паровозом, производственный план выполняет на 156 процентов.

Так стахановцы и кривоносовцы паровозного депо Новокузнецк новыми победами встречают замечательный праздник великого социалистического транспорта.

Т. Гредников — слесарь паровозного депо Новокузнецк.



НА СНИМКЕ: (сверху вниз) тт. В. Лисицин, И. Гуляев, Г. Маринич, Г. Костенко, Г. Бурых, А. Костенко, М. Кузьмин, Л. Шпиловой и А. Федоров.

Радостно встречаю праздник

С великой радостью я встречаю четвертую годовщину Сталинского дня железнодорожника.

Большая подготовка к этому дню велась у нас в вагонном депо Усаты.

Я обязалась привести концепропиточную в образцовый порядок. Свое обязательство выполнила и не только привела концепропиточ-

ную в порядок, но и полностью подготовила ее к зиме.

За время работы раздатчицей за хорошую работу была два раза премирована и имею несколько благодарностей от руководства депо и дороги.

Д. В. Бассак — раздатчица концепропиточной вагонного депо Усаты.

Подготовили кочегаров на помощников машиниста

Сталинский день железнодорожника комсомольцы отделения встречают новыми производственными победами.

217 комсомольцев выполнили взятые обязательства.

Машинисты комсомольского паровоза № 5516 депо Новокузнецк тт. Шмаков, Коваленко подготовили своих кочегаров тт. Кобелева и Кузнецова на помощников машинистов.

Помощники машинистов тт. Андрушкин, Волинич без отрыва от производства подготовились на слесарей 3 разряда. Уборщица

Сидорова сдала испытание и сейчас работает строгальщицей.

Комсомольский группорг пункта технического осмотра вагонов ст. Новокузнецк-сортировочная тов. Брюхов добился того, что все 12 человек комсомольцев его группы стали стахановцами.

Отстающая смена дежурного по станции Новокузнецк-пассажирская тов. Цариковского вышла в передовые.

И. Шкармутин — помощник начальника политотдела по комсомолу.

Японская провокация продолжается

По сообщению штаба монголо-советских войск в МНР, в течение 23—25 июля японо-манчжурские войска неоднократно пытались атаковать и захватить позиции монголо-советских войск к востоку от реки Халхын Гол. Эти попытки с большими потерями для японо-манчжур неизменно отражались монголо-советскими войсками.

Советско-монгольские войска прочно занимают прежние позиции на восточном берегу реки Халхын Гол.

Кроме столкновений наземных войск имели место за эти дни также столкновения авиации.

В результате воздушных боев за 23 июля японская авиация потеряла 15 истребителей, 2 бомбардировщика, 2 разведчика и 1 аэростат, корректировавший огонь японской артиллерии. После этих боев на аэродромы монголо-советской авиации не вернулось пять самолетов. В этот же день был сбит и захвачен в плен

командир легко-бомбардировочного японского авиационного отряда полковник Коваро, по показаниям которого подтверждается, что японцы в районе боевых действий сосредоточили крупные силы авиации за счет переброски из Чанчуна, Харбина, Сипинга, Хайлара и других районов.

Воздушные бои происходили также 24 и 25 июля. Столкновения, начинавшиеся со встреч небольших групп истребителей, как правило, разрастались в крупные воздушные сражения. В результате воздушных схваток за 24 июля японцы потеряли 34 истребителя, 2 бомбардировщика и 1 аэростат. На аэродромы монголо-советской авиации не вернулось 9 самолетов.

За 25 июля было сбито 19 японских самолетов и сожжен один аэростат. На аэродромы монголо-советской авиации не вернулось 6 самолетов.

(ТАСС).

Железнодорожный транспорт СССР

Справка

СССР — великая железнодорожная держава.

Длина железных дорог СССР к концу второй пятилетки составляла 85.280 километров. По сравнению с 1913 годом эксплуатационная длина железных дорог СССР увеличилась на 26.731 километр.

Наши железные дороги перевозят колоссальное количество грузов и пассажиров. Количество перевозимых в нашей стране грузов увеличилось со 132,4 миллиона тонн в 1913 г. до 516,7 миллиона тонн в 1937 году, т. е. почти в 4 раза.

Таких темпов развития железнодорожного транспорта не знает ни одна капиталистическая страна.

Сильно изменился за последние годы состав основных грузов, перевозимых по железным дорогам. Как сообщил на XVIII съезде партии тов. Л. М. Каганович, в

1938 году железные дороги СССР по сравнению с 1933 годом перевезли в 1,8 раза больше каменного угля, в 2,3 раза больше металлов, более чем в полтора раза хлеба, в 1,3 раза больше животного масла, почти в 2 раза больше растительного масла, в 3,3 раза больше яиц, в 1,4 раза больше текстиля и т. д.

В этих цифрах ярко отражаются огромные успехи индустриализации, рост народного хозяйства и подъем благосостояния населения нашей страны.

Среднесуточная погрузка на жел.-дор. транспорте возросла с 51,2 тыс. вагонов в сутки в 1933 году до 88 тыс. вагонов в 1938, т. е. более чем в 1,7 раза. Теперь борьба идет за среднесуточную погрузку в 102 тыс. вагонов.

Этих успехов железнодорожный транспорт достиг благодаря ши-

ВТОРАЯ СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР ПЕРВОГО СОЗЫВА

Дневник первого заседания 25 июля

25 июля в 6 часов вечера, в Кремле открылась вторая сессия Верховного Совета РСФСР первого созыва. Сессию открыл председатель Верховного Совета РСФСР депутат Жданов А. А.

Сессия единогласно утвердила порядок дня, состоящий из четырех вопросов: утверждение государственного бюджета РСФСР на 1939 год и утверждение отчета об исполнении государственного бюджета РСФСР за 1938 год; утверждение положений о выборах в краевые, областные, окружные, районные, городские, сельские и поселковые советы депутатов трудящихся РСФСР; выборы верховного суда РСФСР, утверждение указов президиума Верховного Совета РСФСР; принятых за период между первой и второй сессиями и подлежащих утверждению Верховного Совета РСФСР.

С докладом по первому вопросу выступил народный комиссар финансов РСФСР товарищ Умнов.

— Государственный бюджет РСФСР, — говорит товарищ Умнов, — в 1938 году вырос по отношению к 1937 году по доходам на 1 миллиард 800 миллионов рублей или на 9 процентов, а по расходам — на 1 миллиард 863 миллиона рублей или

на 9,6 процента. По доходам бюджет составлял 21 миллиард 686 миллионов рублей, а по расходам — 21 миллиард 390 миллионов рублей.

Говоря о выполнении расходной части государственного бюджета, товарищ Умнов сообщил, что на народное хозяйство направлено 4 миллиарда 674 миллиона рублей, на социально-культурные мероприятия — 14 миллиардов 28 миллионов рублей.

Подъем доходов на 1939 год определяется в 24 миллиарда 415 миллионов рублей. Они увеличиваются по сравнению с прошлым годом на 12,6 процента.

В расходной части государственного бюджета РСФСР на 1939 год предусматривается ассигнование на нужды народного хозяйства 5 миллиардов 580,5 миллиона рублей — на 21,7 процента больше, чем в прошлом году. Расходы на социально-культурные мероприятия составят 16 миллиардов 52,2 миллиона рублей.

Значительная часть бюджетных ассигнований направляется на финансирование нового строительства.

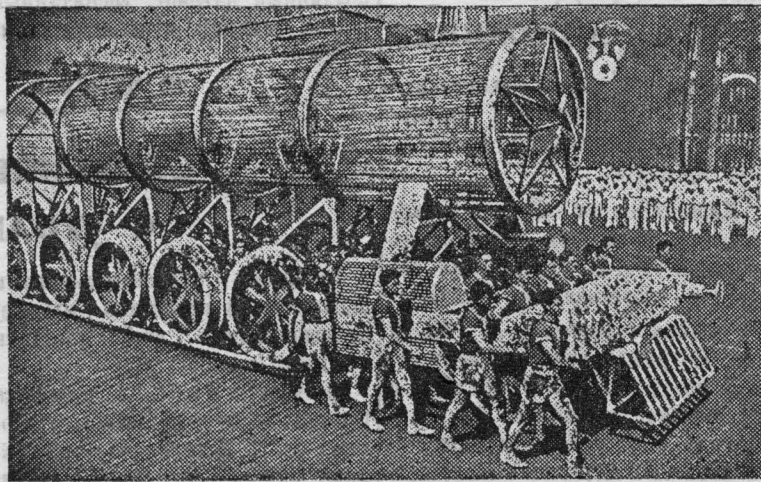
По окончании доклада товарища Умнова заседание сессии закрывается. Следующее заседание 26 июля.

На утреннем заседании 26 июля

В 11 часов утра 26 июля в Кремле открылось второе заседание 2-й сессии Верховного Совета РСФСР. Заседание открыл пред-

седатель Верховного Совета РСФСР депутат Жданов А. А.

Сессия заслушала доклад председателя бюджетной комиссии Верховного Совета РСФСР депу-



Колонна физкультурников спортивного общества „Локомотив“, оформленная на тему „СССР — великая железнодорожная держава“.

рокому развитию стахановско-кривоновского движения.

Значительно выросло в СССР и пассажирское движение. По сравнению с дореволюционным временем число перевезенных пассажиров к концу второй пятилетки увеличилось больше чем в шесть раз (с 184,8 миллиона человек в 1913 г. до 1.142 миллиона человек в 1937 г.). В 1938 г. было перевезено 1.177,5 миллиона человек.

За годы второй пятилетки железные дороги получили 186 тыс. новых вагонов, в том числе 101 тысячу четырехосных и свыше 5 тысяч пассажирских. За

эти же годы железные дороги СССР получили свыше 6.000 новых мощных паровозов марок «Ф», «СО» и «ИС».

Четверть нашего вагонного парка оборудована автоматической сцепкой, значительная масса вагонов — автоматическими тормозами.

План третьей сталинской пятилетки, принятый XVIII съездом партии, предусматривает дальнейшее развитие железнодорожного транспорта и рост его материально-технической базы.

Производительность труда на жел.-дор. транспорте должна подняться в третьей пятилетке на 32 проц.

тата Власова Н. А. о государственном бюджете РСФСР на 1939 год и исполнении государственного бюджета РСФСР за 1938 год.

Докладчик, подробно доложив заключение бюджетной комиссии о доходной и расходной частях государственного бюджета РСФСР, внесенного совнаркомом РСФСР на рассмотрение и утверждение сессии, заявил, что бюджетная комиссия Верховного Совета РСФСР полностью одобряет бюджет, принятый совнаркомом РСФСР.

Председатель бюджетной комиссии внес предложение об увеличении доходной и расходной частей бюджета. С учетом всех поправок, предлагаемых на рассмотрение сессии бюджетной комиссией, бюджет должен составить по доходам 24 миллиарда 842 миллиона 201 тысяча рублей и по расходам 24 миллиарда 785 миллионов 160 тысяча рублей.

После содоклада началось обсуждение государственного бюджета РСФСР на 1939 год.

Предложения депутатов проникнуты заботой о дальнейшем росте народного хозяйства, росте зажиточности и культуры родов республики. Депутаты в своих выступлениях подвергли критике недостатки в финансовой работе и требовали еще большего укрепления бюджетной дисциплины.

На вечернем заседании 26 июля

На вечернем заседании сессии продолжалось обсуждение доклада о государственном бюджете РСФСР на 1939 год и исполнении государственного бюджета РСФСР за 1938 год.

В прениях выступили депутаты Журавлев (Куйбышевская область), Измайлов (Татарская АССР), Народный комиссар местной промышленности РСФСР товарищ Пешков и другие.

(ТАСС)

Грузовой вагонный парк увеличится на 225 тысяч четырехосных вагонов, парк пассажирских вагонов — на 15 тысяч.

300 тысяч товарных вагонов и 4 тысячи пассажирских будут оборудованы автоцепкой; 200 тысяч товарных вагонов — автотормозами.

План намечает строительство 11 тысяч километров новых железнодорожных линий и укладку вторых путей на протяжении 8 тыс. километров.

В третьей пятилетке будет электрифицировано новых 1.840 километров железных дорог.

Грузооборот жел.-дор. транспорта должен увеличиться до 510 миллиардов тонно-километров в 1942 г. Пассажирские перевозки должны вырасти в 1942 г. до 1.463 миллионов человек.

Выполнение плана железнодорожного строительства в третьей пятилетке сделает нашу страну еще более могущественной и неуязвимой для врагов.

Отв. редактор Т. КУЗЬМЕНКО