

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.

С огромным 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 ежесуточную погрузку 102 тысяч вагонов!

Неузнаваемо за эти годы выросла техническая база железнодорожного конвейера. Социалистическая промышленность дала транспорту новейшие

локомотивы и вагоны, построенные 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, Закорко, 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 доказывать, 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.

Прием в Кремле в честь Дня Военно-Морского Флота

27 июля в Кремле состоялся прием, устроенный правительством СССР в честь Дня Военно-Морского Флота СССР. Зал заседаний Верховного Совета РСФСР заполнили командиры и политработники Военно-Морского Флота — капитаны, штурманы, артиллеристы, минеры, торпедисты, морские летчики. Сюда собрались многочисленные делегации, прибывшие с боевых кораблей Краснознаменной Балтики, Черноморья, слушатели военно-морских учебных заведений, судостроители.

На приеме присутствовали товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Каганович, Калинин, Микоян, Жданов, Шверник, Маленков, Кузнецов, Тевосян.

Член главного Военного Совета Военно-Морского Флота, секретарь ЦК ВКП(б) товарищ Жданов обратился к присутствующим с приветственной речью.

С исключительным подъемом один за другим выступали представители различных частей Военно-Морского Флота и судостроительной промышленности.

Бурной овацией сопровождался рассказ конструктора товарища Макина о том, как внимательно и повседневно товарищ Сталин лично знакомится с проектированием военных кораблей и направляет конструкторскую мысль.

— За лучших советских конструкторов судостроения товарищей Чиликина и Никитина — ура! — восклицает товарищ Жданов.

Этот возглас подхватывает весь зал. Товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов и Жданов крепко жмут руки этим виднейшим конструкторам судостроения и сердечно приветствуют их.

По предложению товарища Жданова, присутствующие провозгласили могучее «ура» за создателя большевистской партии, советского государства, воспитателя наших большевистских кадров — за Ленина, за гениального продолжателя его дела товарища Сталина, за процветание нашей великой родины, за советский народ.

Тепло простились товарищ Сталин и его соратники с участниками приема. Все присутствующие провожали руководителей партии и правительства длительной овацией и возгласами «ура» (ТАСС).

Опровержение наркомата Военно-Морского Флота СССР

В немецкой газете „Фелькишер Beobachter“ от 26 июля напечатано о якобы происшедшем во время парада в районе Северного флота столкновении советской подводной лодки с надводным кораблем, которая, якобы, потерпела аварию, и производится спасательные работы. Наркомат Военно-Морского Флота сообщает, что никакого столкновения не было ни в районе Северного флота, ни в других районах. Парад Военно-Морского Флота прошел без каких бы то ни было происшествий, и сообщение газеты „Фелькишер Beobachter“ является сплошным вымыслом (ТАСС).

Вторая Сессия Верховного Совета РСФСР первого созыва

Утреннее заседание 27 июля

На утреннем заседании 27 июля продолжалось обсуждение Государственного бюджета РСФСР на 1939 год и отчета об исполнении Государственного бюджета РСФСР за 1938 год.

Первым выступил Народный комиссар просвещения РСФСР тов. Тюркин П. А. Он отметил, что средства, направленные на массовое образование и воспитание детей и подростков, позволяют уже с осени 1939 года перейти к широкому выполнению задачи, поставленной XVIII съездом ВКП(б) — к осуществлению всеобщего десятилетнего обучения в городе и к завершению в деревне и во всех национальных республиках всеобщего семилетнего среднего обучения.

Депутат Цыремпилов Д. Ц. говорил об успехах Бурят-Монголии.

— Бурят-монголы любят свою родину — могучий Советский Союз, — сказал депутат, — и пусть знают японские самураи, что трудящиеся нашей республики внимательно следят за японскими провокациями на границах дружественной Советскому Союзу Монгольской Народной Республики.

Дружными аплодисментами встретили депутаты заявление товарища Цыремпилова о том, что бурят-монголы

вместе со всеми народами Советского Союза беспощадно разгромят любого зарвавшегося фашистского агрессора.

Подлинное восхищение вызвал в зале рассказ депутата Седина (Ивановская область) о новых людях, воспитанных партией Ленина — Сталина, о стахановцах, замечательных мастерах социалистического труда. Стахановка-орденоносца Шувандина, работающая на фабрике имени рабочего Федора Зинovieва, за три года наткала материи, которой хватит для одежды ста тысячам человек.

На утреннем заседании выступили также депутаты: Митеров, Лебедев-Кумач, Абдуллин, Магомедов, Королев, Памфилов, Шаранов.

Дневник утреннего заседания 28 июля.

Утром 28 июля в Кремле состоялось пятое заседание Второй Сессии Верховного Совета РСФСР.

С заключительным словом по первому вопросу порядка дня выступает Народный комиссар финансов РСФСР тов. Умнов и председатель Бюджетной Комиссии Верховного Совета РСФСР депутат Власов.

Сессия единогласно утверждает исполнение Государственного бюджета РСФСР за 1938 год и принимает за-

кон о Государственном бюджете РСФСР на 1939 год, утвердив доходную часть в сумме 24 миллиарда 599 миллионов 444 тысячи рублей и расходную в сумме 24 миллиарда 540 миллионов 403 тысячи рублей.

По второму вопросу порядка дня „Утверждение Положения о выборах в краевые, областные, окружные, районные, городские, сельские и поселковые советы депутатов трудящихся РСФСР“ — с докладом выступил председатель Комиссии Законодательных Предположений Верховного Совета РСФСР депутат Голяков.

В конце 1939 года, — заявил докладчик, — в нашей республике предстоит провести выборы депутатов в краевые, областные, окружные, районные, городские, сельские и поселковые советы депутатов трудящихся.

Эти выборы завершат собой перестройку всех органов государственной власти РСФСР на основе Сталинской Конституции.

Докладчик подробно останавливается на основных моментах разработанного Комиссией Законодательных Предположений Положения о выборах. Это Положение, — говорит он, — отражает незыблемые права граждан, закрепленные в Сталинской Конституции. (ТАСС)

Учесть опыт капитального ремонта блюминга

При капитальном ремонте электрооборудования блюминга коллектив электриков проделал огромную работу и справился с задачей в основном неплохо.

Перед ремонтом у нас создалось такое положение, что многие провода были с высохшей изоляцией. Работа на них была сопряжена с большим риском. Во время ремонта мы вновь уложили около 25 километров проводов. Целиком смонтировали тиглеровский кран. До ремонта на этом кране не работали, а мучились. Теперь имеем два почти новых крана.

Выправили изоляцию у машин главного привода. В отношении изоляции мы теперь совершенно спокойны.

Подстанция блюминга реконструирована. Раньше управление было наверху и при ошибочном действии персонала могли быть смертельные случаи. Теперь все раз'единители вверху, а персонал действует внизу. Возможность несчастных случаев поэтому исключена.

До ремонта, по первоначальному проекту подстанции, в случае взрыва

масленника маслу некуда было деваться, мог возникнуть пожар. Теперь маслосток взрывных коридоров масляных выключателей реконструирован. Возможный взрыв такой опасности не создает, так как масло идет в маслосток.

Очень важно то, что для манипуляторов стана «1100» целиком смонтированы новые панели. На агрегат кожухов этого стана установлен фирменный мотор АБГ. Испытание его под нагрузкой дало прекрасные результаты.

Намеченные по графику работы полностью сделаны. Капитально отремонтировано около 60 процентов аппаратуры вспомогательного оборудования цеха. Остальное в капитальном ремонте не нуждается. Оно, как всегда, ремонтируется и заменяется во время плановых текущих ремонтов.

Успешно проведенный ремонт позволяет уверенно работать в течение длительного времени. Теперь прокатчики не имеют никаких оснований ссылаться на недостатки в работе электрооборудования.

Но было бы ошибочно утверждать,

что ремонт электрооборудования прошел абсолютно гладко, что называется без сучка и задоринки. Недостатки в подготовке и в проведении ремонта были конечно. Весь сложный комплекс вопросов ремонта продуман недостаточно глубоко и всесторонне.

Прокладку проводов командной цепи кожухов стана «1100» запутали. При опробовании пришлось затратить много времени на распутывание. Это несколько задержало пуск.

Но вполне удовлетворительно справились коллективы электроремонтного цеха с монтажными работами на подстанции и электропривода — с укладкой новых проводов.

В будущем они должны лучше готовиться и организовать работу.

Вскрытые в процессе опробования недостатки работе цеха не мешают. Они устраняются на ходу. Но их необходимо учесть и не допустить повторения при предстоящем ремонте других прокатных станов нашего завода.

Заведующий электрооборудованием блюминга АБАКУМОВ.

Замечания по поводу капитального ремонта нагревательных печей Сименса

Третья бригада мастера Кленова цеха ремонта металлургических печей заняла одно из первых мест среди других бригад на ремонте печей Сименса.

Замечательные образцы стахановской работы дали звенья тт. Огнева, Сельцова, Митяева, Калинина. Ежедневно они выполняли полторы-две с половиной и более норм в смену. Бригада работала дружно, была заранее подготовлена и хорошо ознакомлена с предстоящими работами. Не было случая, чтобы в этой бригаде, отдельные звенья начинали работать с раскаты. Обычно 10—15 минут каменщики других бригад ожидали мастера, чтобы получить указания по работе.

С 8 часов утра 19 июля третья бригада должна была приступить к кладке подины и стен печи № 1, но администрация рельсобалочного цеха не подготовила фронт работы. Около 45 минут кладке предшествовали подготовительные работы: убрали леса, кирпичи, устанавливали подмости и т. п. Необходимо отметить, что рельсобалочный цех недостаточно был подготовлен к ремонту печей, что подтверждается следующим.

Не были убраны сильно покоробленные железные листы с задней стороны печей, что значительно затрудняло подноску огнеупора и уборку мусора.

Не был подготовлен заблаговременно огнеупорный кирпич, что приводило к простоям каменщиков из-за отсутствия кирпича.

Опыт использования специального фасонного кирпича для столбиков передних стенок не дал положительного эффекта в смысле ускорения кладки, так как в размерах кирпичей были допущены ошибки и в результате потребовалось значительное время на притеску.

Совершенно не был продуман вопрос замены опорных арок регенераторов на опорные камни (по принципу мартезовских печей), что дополнительно было усугублено отсутствием концевой клина.

Со стороны цеха ремонта металлургических печей наблюдались случаи недостаточного технического руководства за ремонтом. Были случаи частичных переделок кладки.

В четвертой бригаде (мастер т. Сентябов) была обнаружена неплотная кладка к арматуре: пришлось переле-

жить 130 кирпичей. В этой же бригаде 23 июля было переложено 2.700 штук насадочного кирпича.

В первой бригаде (мастер т. Кочетов) звено т. Дорошина сложило заднюю стенку не по отвесу, было снова переложено 400 кирпичей.

Ремонт печи № 1 закончен 22 июля, печи № 2—23 июля. У цеха ремонта металлургических печей были все возможности закончить ремонт печей 22 июля. Только нужно было в еще большей степени использовать стахановские методы работы, а администрации цехов нужно было устранить вспомогательные работы, выполнение которых заняло у каменщиков до 10 процентов рабочего времени, и усилить технический надзор.

При хорошей подготовленности к ремонту со стороны рельсобалочного цеха и соответствующем техническом надзоре цеха ремонта металлургических печей ремонт двух печей Сименса можно было закончить 21 июля к 12 часам ночи.

Инженер ПУХТИН, инженер КАПУСТИН.

ФАШИСТСКИЙ ТЕРРОР В ИСПАНИИ

Как сообщает французская печать, фашистскими палачами в Мадриде зверски убито 35 тысяч человек, в Барселоне — 25 тысяч, в Валенсии 15 тысяч.

Принятый правительством генерала Франко так называемый «закон о политической ответственности» возродил в Испании такую систему массового террора, которого страна не знала даже во времена инквизиции. Этот «закон» предусматривает жесткие кары не только за участие в борьбе против фашизма, но и за «пассивность» в борьбе против республиканцев. Под действие этого «закона» в Испании может быть подведено под расстрел 90 процентов всего населения.

По официальным данным испанских фашистов, в Мадриде действует десять военных трибуналов, которые выносят приговоры 400 человекам ежедневно. В тюрьмах Мадрида, в концентрационных лагерях в ожидании расправы содержится 300 тысяч человек. Каждый день испанские фашистские газеты

публикуют длинные списки расстрелянных.

Фашисты широко практикуют ночные убийства мирных граждан. Фашистские банды взламывают ночью двери квартир и на глазах жен и детей расправляются со своими жертвами.

Это жуткое истребление ни в чем неповинных людей проводится систематически, по заранее выработанному плану. Известно, что еще до прихода войск Франко в Мадрид, испанские фашисты заготовили полтора миллиона карточек, в которых были занесены имена и адреса лиц, неугодных фашистам. Теперь фашисты методически переходят от одного дома к другому, от одной улицы к другой, расправляясь со своими жертвами.

Однако, несмотря на чудовищный террор, политическое положение в фашистской Испании становится все более напряженным.

Требуя восстановления монархии, испанские монархисты организуют заговоры против фашистов — сторонни-

ков фашистской диктатуры. Монархисты встречают при этом поддержку со стороны кадров старой испанской армии.

Серьезные волнения происходят почти повсюду. В последние дни они имели место в Мадриде, Андалузии, Каталонии. В Барселоне в центре города разыгралось подлинное сражение между фашистами и монархистами.

Подпольные республиканские организации Испании с каждым днем усиливают свою деятельность. По сообщению французской печати, в Мадриде нелегально выходит газета компартии «Мундо обреро».

В конце июня фашистскими властями была предпринята попытка произвести обыск на большой красильной фабрике. Рабочие сбросили четырех фашистов в котел с кислотой и отказались выдать властям виновных. Все рабочие фабрики были арестованы.

(ТАСС)

Японские газеты скрыли ответ Наркоминдела на японский меморандум

Агентство Домей Цусин и японские газеты не опубликовали ответ НКВД на японский меморандум по вопросу о концессиях на Сахалине, переданный японскому послу в Москве 24 июля. Агентство и газеты даже не сообщили о факте получения японским правительством ответа НКВД.

Примечание ТАСС

Японское агентство Домей Цусин и японские газеты не только не опубликовали содержание ответа Наркоминдела на японский меморандум, но продолжают обманывать общественное мнение Японии, распространяя лживые сообщения о том, что, якобы, СССР решил ликвидировать японские концессии на Северном Сахалине, тогда как в ответе НКВД прямо указывается на то, что у СССР не было и нет намерения аннулировать концессионные договоры с японцами и что успешная деятельность этих концессий вполне возможна при условии соблюдения концессионерами концессионных договоров и советских законов.

Германия включает данцигские отряды в свою армию

Английская печать сообщает, что все военизированные организации Данцига сливаются вместе. Из них создается «первая данцигская армия», которая войдет в состав германской армии и будет находиться в непосредственном подчинении военного командования Восточной Пруссии (ТАСС).

В Наркоминделе

МОСКВА, 27 июля (ТАСС). 27 июля тов. Молотовым были вновь приняты для продолжения переговоров английский посол г. Сидс, французский посол г. Наджар и г. Стрэнг.

Англией правят фабриканты, банкиры, помещики

Недавно в Лондоне опубликована книга, разоблачающая истинное лицо современного английского парламента, хозяевами которого являются консерваторы.

Автор книги подчеркивает, что почти все консервативные кандидаты в парламент и консерваторы — члены нынешнего парламента — принадлежат к богатейшим семьям фабрикантов, банкиров, помещиков.

В книге отмечаются также те круги консервативной партии, которые особенно широко пропагандируют Гитлера, Муссолини, Франко, а также фирмы, поддерживающие фашистские организации внутри Англии. (ТАСС).

Работать по примеру орденоснца

Начальник газового хозяйства доменного цеха орденоснец т. Примаченко работает умело, организованно. Ремонт кауэров ведет планомерно, ведет так, что домны работают ровно.

Своей умелой работой тов. Примаченко создает условия для выполнения плана.

Очень хорошо тов. Примаченко ведет надзор за газовым хозяйством.

Нам надо учиться работать так, как работает орденоснец т. Примаченко.

Рабочий доменного цеха И. А. ЩЕГЛОВ.

Мастер Панищев В. П.

Одним из лучших стахановцев, инициативным энергичным работником паровозного депо внутризаводского транспорта является мастер Василий Павлович Панищев.

На Кузнецкстрой приехал Панищев в 1931 году. Сначала работал помощником машиниста, а затем в течение семи лет — машинистом паровоза. Он стал мастером своего дела, первым на заводе добился звания мастера первого класса.

Как знатный машинист, Панищев выдвигается на руководящую работу, работая дежурным по депо. Одновременно он без отрыва от производства учится в техникуме и кончает его на отлично.

Несколько месяцев тому назад тов. Панищев выдвинут на должность мастера паровозного депо. Под его руководством месячный план в июле по промывке паровозов выполнен досрочно. Резко сократились простои паровозов на промывочном ремонте. Паровоз № 201 простоял на промывке 25 часов при норме 42. Сократились также простои паровозов в депо. Уменьшился процент больных паровозов, поднялся пробег паровозов между промывками с 4200 километров по норме до 4541 километра.

Мастер Панищев добился повышения качества ремонта. В июле, например, не было отмечено ни одного случая захода паровоза на случайный ремонт.

Тов. Панищев на производстве проявляет недюжинные способности организатора. Он сумел сплотить вокруг себя рабочий коллектив. В соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки тов. Панищев обязался добиться новых успехов.

М. УЛЕСКИН.

Цеху ширпотреба вручено красное знамя ГУМП'а Востока

В Москве проходит совещание стахановцев цехов ширпотреба. На этом совещании академик И. П. Бардин вручил цеху ширпотреба Кузнецкого металлургического завода переходящее красное знамя Главного управления металлургической промышленности Востока за стахановскую работу.



На снимке: стахановцы железнодорожного цеха (слева направо): дежурный по станции А. Подсолонко, мастер паровозного депо В. Панищев и мастер В. Щеглов.

Отгружено 310 тысяч тонн металла

К Всесоюзному дню железнодорожника железнодорожный цех Кузнецкого металлургического завода приходит со следующими показателями:

Проведена большая работа по разгрузке завода от залежей металла. Разгружены от рельсов, балки, швеллера (55 тысяч тонн) восьмой лесной склад и склад холодного чугуна, с которого вывезено 60 тысяч тонн металла. Вывезено 7 тысяч тонн рельсов с деревообделочного завода, где они лежали три года. Разгружены также от рельсов склад пути «Верхняя ходовая» и склад девятого пути прокатного цеха.

Всего коллективом грузчиков отгружено около 310 тысяч тонн металла. В службе погрузки и выгрузки выросли прекрасные кадры стахановцев. До самого последнего времени службу возглавлял т. Кубарев, награжденный медалью «За трудовое отличие». Начальник смены т. Комаренко выполняет нормы на 146 процентов, десятник т. Меньшиков — на 163 процента,

грузчик т. Воронин — на 168 процентов, грузчик т. Кренев — на 184 процента, грузчик т. Кузнецов — на 151, начальник смены т. Ваганов — на 143 процента. Среди коллектива грузчиков 761 человек выполняют и перевыполняют нормы. Грузчики на деле выполнили свои обязательства, принятые ими ко Всесоюзному дню железнодорожника.

Паровозная служба долгое время находилась в прорыве. Сейчас мы имеем 27 стахановских паровозов, производственный план выполнен в последнее время на 105 процентов. Начальник по ремонту т. Терехов, мастера тт. Панищев, Щеглов, Панов и начальник паровозной службы т. Логачев сумели организовать и поднять большой коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих на выполнение и перевыполнение производственного задания.

Идя навстречу Всесоюзному дню железнодорожника коллектив вагон-

ной службы (начальник т. Копосов) добился резкого снижения штрафов, уплачиваемых Томской железной дороге. Производственный план выполнен на 126 процентов.

В службе движения мы имеем таких замечательных командиров, как начальник пятого поста т. Крашенинников, составители тт. Василенко, Шеховцев и т. д., дежурный по станции т. Подсолонко, подготовивший 12 стрелочников.

Служба пути (начальник т. Чусов) держит переходящее красное знамя цеха. Служба выполняет план от 110 до 135 процентов.

Но у нас много крупных недостатков и основной из них — аварии и нарушения правил технической эксплуатации. Мы должны добиться ликвидации аварийности, дальнейшего укрепления трудовой дисциплины.

Начальник железнодорожного цеха КОРОТКОВ.

КОМСОМОЛЬСКИЙ ПАРОВОЗ

За год в железнодорожном цехе выросли новые многочисленные кадры стахановцев-кривосовцев. Много выдвинулось стахановцев-комсомольцев.

Стахановский комсомольский паровоз № 18 известен всем на внутризаводском транспорте. Работает комсомольский паровоз на самом ответственном участке — на эстакаде. Паровоз

работает отлично. Бригада паровоза исключительно внимательно ухаживает за паровозом как во время эксплуатации, так и на ремонте. Бригадир паровоза т. Шершнев требователен к себе и своим подчиненным. Машинист Коноваленко А. Г. отлично владеет техникой управления паровозом, он — лучший комсорг,

активный общественник. Прекрасно работают и другие машинисты паровоза Старухин Е., Овсянников Г. и помощник машиниста Васев. Коллектив комсомольского паровоза боевой, сплоченный. Он горит желанием работать на благо родины.

Секретарь комитета ВЛКСМ Литвинов.

Железнодорожный транспорт в 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 516,5 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 железнодорожном транспорте возросла с 51,2 тыс. вагонов в сутки в 1933 году до 88 тыс. вагонов в 1938 году, т. е. более чем в 1,7 раза. Теперь борьба идет за среднесуточную погрузку 102 тыс. вагонов.

Этих успехов железнодорожный транспорт достиг благодаря широкому развитию стахановско-кривосовского 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 миллионов 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 «ФД», «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 железнодорожном транспорте должна подняться в третьей пятилетке на 32 проц.

Парк локомотивов увеличивается на 8 тысяч единиц.

Паровозы с тендер-конденсаторами в ближайшие годы должны занять ведущее место в грузовом паровозном парке.

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 автосцепкой; 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.

Привлечь к ответственности виновников простоя вагонов

Положение с внутризаводским транспортом в данный момент не выдерживает никакой критики. Вагоны простаивают десятки дней в цехах под выгрузкой. Так, на стрипере не разгружено 9 вагонов с 17 июля и 8 вагонов — с 8 июля. И дальнейшая судьба этих вагонов неизвестна (начальник стрипера т. Базулин).

На втором копровом участке (начальник цеха т. Литосов) скопилось 60 вагонов скрапа и козлов. С 21 июля вагоны не разгружаются.

На блюминге 6 вагонов с фермами не разгружаются с 19 июля.

Таким образом, 83 вагона стоят несколько суток без движения. Работники желдорцеха неоднократно обращались к главному инженеру т. Наволоцкому и его заместителю т. Рудакову с просьбой обязать цехи разгрузить вагоны. На эту просьбу они всякий раз отвечают:

— Хорошо, выясним, действительно

ли вагоны стоят и кто виновен в простоях.

Целую пятидневку выясняют, а вагоны стоят. Несмотря на тревожные сигналы железнодорожников, вагоны продолжают стоять на складах.

Такое отношение руководителей завода к транспорту не может быть дальше терпимо. Необходимо директору завода т. Белан и секретарю заводского парткома т. Смирнову призвать начальников цехов к порядку, заставить их почувствовать ответственность за каждый вагоночас перепростоя.

В июне за перепростой вагонов цехи завода уплатили желдорцеху 181.142 рубля штрафа только по внутризаводским перевозкам и по простоям вагонов НКПС — 145.504 рубля.

Все сходит цехам безнаказанно, а работники желдорцеха страдают от этого морально и материально.

БЕРЕСНЕВ.

Еще раз о складе № 40

О неполадках на складе № 40 много писалось, но решительного перелома в отгрузке металла со склада все еще не наблюдается.

Исследовательским сектором отдела организации труда с 7 по 15 июля проведено было наблюдение за отгрузкой металла и выявлено большое количество недостатков в организации и оплате труда. Нормы выработки были составлены таким образом, что при самой лучшей работе машинист мог заработать максимум 75 процентов своей тарифной ставки. Естественно, что такая система не могла стимулировать роста производительности труда. Машинисты охотно шли на повременную работу.

Нормы выработки на погрузке металла были коренным образом переработаны. Вопрос с оплатой труда выправлен.

Что касается организации труда, то тут нужно еще многое сделать, чтобы коллектив склада имел возможность выполнять свои обязательства — грузить 150 вагонов металла в сутки.

Администрация склада должна обеспечить на кранах постоянный кадр грузчиков. Погрузка металла железнодорожными кранами требует от грузчиков определенной сноровки и умения, что достигается сравнительно продолжительным опытом работы.

Имеющаяся на складе автодрезина

используется только на 15—20 процентов, тогда как вагоны передвигаются вручную.

Применяемые для погрузки металла клещи конструктивно выполнены таким образом, что отцепка их при погрузке металла требует значительной затраты времени и физических сил. Об этих клещах много говорилось на собраниях грузчиков, но заведующий складом т. Батяшев к ликвидации этого недостатка никаких мер не принимает.

Учет времени работы кранов поставлен весьма плохо. Сменные десятичники склада ведут учет повременных и сдельных работ на кранах, а также и простоев «на-глазок», у них нет часов. Ясно, что при чередовании повременных и сдельных работ в одной и той же смене подобный «учет» приводит к незаконному перерасходу средств.

Последнее, что тормозит работу склада — это неполное обеспечение вагонами, что вызывает простои кранов.

При условии ликвидации отмеченных недостатков в организации труда и при равномерной подаче вагонов под погрузку, коллектив склада № 40 обеспечит в кратчайший срок полную разгрузку склада от металла.

Сотрудники исследовательского сектора отдела организации труда инженер ПУХТИН, техник САВЧЕНКО.

Не разливка, а шлаковый отвал

Не так давно начальник второго мартеновского цеха т. Сахаров и начальник разливки тов. Бардиан жаловались на то, что у них нехватает рабочих на разливочном пролете и поэтому пролет сильно завален шлаком.

Дирекция завода разрешила взять через отдел кадров необходимое количество рабочих. Разливочный пролет был приведен в образцовое состояние. На разливочный пролет было посмотреть: везде чистота и песочек.

Но прошло после этого всего четыре пятидневки и разливочный пролет снова зарастает шлаком. Правда, доля вины за это падает на руководителей печей, которые снова допускают их перегруз. Металл в стальные ковши не вмещается, заливает шлаковые ковши, выводятся тем самым их из строя. Зали-

вает шлаком и металлом разливочный пролет.

Но главное в том, что руководители разливки — начальник т. Бардиан и сменные мастера тт. Войцеховский, Куцай, Шуклин и др. — совсем перестали следить за уборкой шлака с разливочного пролета. Вместо того, чтобы ежедневно убирать на платформы шлак, находящийся в шлаковых ковшах и который нельзя кантовать на шлаковом отвале, мастера стали кантовать его против строящихся печей №№ 14 и 15. Там сейчас образовался настоящий шлаковый отвал.

Если такое безобразие будет продолжаться и дальше, то не только нельзя будет говорить о высоком качестве разливаемой стали, но на разливку просто невозможно будет зайти. К. Д.

Не работают с людьми

В механической мастерской коксового цеха не чувствуется ответственности за содержание оборудования, его сохранность и чистоту. Заведующий электрооборудованием цеха и электромастер углеподготовки т. Филиппов несколько раз делали указание заведующему мастерской т. Филиппенко о том, чтобы моторы не работали без кожухов. При работе без кожухов в моторы попадает металлическая пыль, стружка и они выходят из строя. Тов. Филиппенко на эти указания не обращает никакого внимания.

В мастерской не экономят электроэнергию, часто свет горит до 9 часов утра, когда он совсем не нужен.

Заведующий мастерской т. Филиппенко не инструктирует рабочих, занятых на станках, они не знают, как принимать и сдавать смену, как обращаться с моторами. Были случаи, что расплавились подшипники моторов, их не смазывали. Когда спрашивали, почему подшипники не смазаны, то токари отвечали:

— Не знаем, как работает и как смазывается подшипник.

Тов. Филиппенко должен принять меры к устранению всех этих недостатков и, самое главное, должен повседневно учить, инструктировать людей.

И. Н.

Где нет хозяйского глаза

У металлургов Сталинска имеется одно место, где рабочий завода надеется отдохнуть, провести время культурно, с пользой для своего здоровья. Это — дом отдыха «Топольники».

Но отдохнуть там нельзя. Хозяйства «Топольников» слепы на оба глаза и не видят, что у них творится под носом.

Возьму один день на выдержку. Пусть завком металлургов в лице председателя т. Чернышева и его заместителя т. Тихомирова послушают о порядках в доме отдыха.

Завтрак, обед и ужин начинаются с опозданием на час и более. Но запоздавшие товарищи не могут покушать, а запаздывают они потому, что в доме отдыха нет точного регламента дня.

Во время завтрака, обеда и ужина в столовой очень шумно. Нужно чем-то время занять. Сидишь за стол и ожидаешь первого блюда 40 минут, 30—50 минут затем ждешь второго блюда. Официантка забывает даже какое блюдо ей заказывали.

Вместо отдыха за день так изнервничался, что домой приезжаешь отдыхать от безобразий в доме отдыха.

С однодневниками в доме отдыха никто не работает, они предоставлены самим себе.

Секретарь комитета ВЛКСМ ЮТЕРЕВ.

В ОЧЕРЕДИ ЗА ЛОЖКОЙ

На доменных печах нашего завода есть филиал столовой № 7, в котором горновой может получить горячий обед, хотя, правда, не всегда хороший.

В филиале не хватает посуды, на весь филиал... четыре ложки. Вот тут-то и загвоздка. Приди и сначала займи очередь за ложкой. А через часик можешь вкусно поесть, аппетит будет превосходный!

Обращаемся к официантке:

— Почему нет ложек?

— Не дают больше, а я что сделаю?

Надо больше уделять внимания столовой на печах, так как горновому до рога каждая минута. ЭЛЕКТРИК.

За рубежом

◆ По сообщению американской печати, представители Китая договорились о закупке оборудования американского автомобильного завода в городе Буффало. Производство грузовиков на этом заводе было прекращено недавно в связи с финансовыми затруднениями. Все оборудование автомобильного завода будет перевезено из США в Китай.

◆ В Турции проживает необычайно высокий юноша Мехмед Озкан. Несмотря на свои 17 лет, он имеет рост 238 сантиметров и весит 151 килограмм. Ширина его шага около двух метров. Год тому назад Мехмед Озкан имел рост 218 сантиметров и весил 130 килограммов.

◆ Итальянское правительство издало декрет, согласно которому во всей Италии вводится с 1 августа продажа хлеба одного лишь сорта. Причем цена хлеба повышается на 10 центезимов за килограмм.

◆ В Германии выработан суррогат чая, представляющий собой смесь из всевозможных листьев трав, ежевики, яблочной кожуры и т. д.

Германские власти решили отказаться от импорта настоящего чая и перевести германское население на этот суррогат (ТАСС).

ИЗВЕЩЕНИЕ

31 июля, в 7 часов вечера, в парткабинете (Дворец культуры металлургов) состоится лекция для комсомольского актива завода на тему «Работа Ленина «Две тактики социал-демократии в демократической революции». Лектор т. Кожемякин.

Соревнование двух гигантов

Сталинск — Магнитогорск
Работа Кузнецкого и Магнитогорского металлургических заводов имени товарища Сталина за 27 июля

	Сталинск	Магнитогорск
Кокс	4333 тн. 94,2 проц.	4714 тн. 91,7 проц.
Чугун	4195 тн. 94,2 проц.	4210 тн. 84,8 проц.
Сталь	4934 тн. 103,9 проц.	3372 тн. 77,5 проц.
Готовый прокат	2894 тн. 84,6 проц.	2028 тн. 51,1 проц.
Блюминг	3549 тн. 67,0 проц.	2972 тн. 59,4 проц.

ЗАВОД

за 28 июля 1939 года.

	Сталинск	Магнитогорск
Кокс	4152 тн. 90,2 проц.	4183 тн. 94,0 проц.
Чугун	5006 тн. 105,5 проц.	2805 тн. 109,1 проц.
1-й марген	2201 тн. 101,2 проц.	3049 тн. 86,4 проц.
2-й марген	4515 тн. 85,2 проц.	847 тн. 71,8 проц.
Готовый прокат	582 тн. 109,1 проц.	1781 тн. 110,6 проц.
Блюминг	295 тн. 80,8 проц.	

РАБОТА ЖЕЛДОРЦЕХА

за 28 июля 1939 г.

Принято	610
Сдано	679
Остаток фактический	100

Род груза	План	Вып.	Проц. вып.
Чугун	—	109	—
Рельсы	—	14	—
Прокат	—	215	—
Скрепления	—	19	—

Итого металла	350	357	102,0
Проч. грузов	87	95	109,2
Всего	437	452	103,4
Сдано маршрутов	4	—	—
Простой вагонов НКПС	10,35	8,68	119,2

График движения поездов	—	—
-------------------------	---	---

Врид. редактора А. САДАКОВ.