

# Под знаменем ЛЕНИНА

ОРГАН ПЕРВОУРАЛЬСКОГО РАЙКОМА ВКП(б), ГОРСОВЕТА И РАЙПРОФСОВЕТА

№ 180 (1427)

6 августа

1936 года

Цена номера 5 коп.

УКЛОВИ ПОДПИСКИ

На год 14 р. 40 к.  
На 6 м. 7 р. 20 к.  
На 3 м. 3 р. 40 к.  
На 1 м. 1 р. 20 к.  
Подписка принимается органами Союза писателей и писемными  
Объявления принимаются конторой газеты

## От трудящихся Москвы

Президенту Испанской республики г-ну Асанья  
Председателю совета Министров Испанской республики г-ну Хираль.

Трудящиеся столицы Советского Союза города Москвы, собравшиеся на митинге в количестве 120 тысяч человек, выражают свою братскую солидарность с испанским народом, героически защищающим демократическую республику и независимость своей родины против мятежа фашистских генералов, злейших врагов испанского народа, агентов итальянского и немецкого фашизма.

Трудящиеся Москвы выражают твердую уверенность, что при прочности единого народного фронта испанский народ выйдет полным победителем в своей благородной героической борьбе против фашистских зверей и их иностранных покровителей.

Трудящиеся Москвы обращаются к трудящимся Советского Союза с призывом организовать сбор в фонд помощи бойцам Испании, с оружием в руках защищающим Испанскую демократическую республику.

Да здравствует свобода и независимость Испании!

Да здравствует демократическая республика Испании!

Долой кровавый фашизм!

Председатель митинга **Николай Швернин** (Всесоюзный Центральный Совет Профсоюзных Союзов СССР).

Члены президиума митинга: **Петр Манаров** (завод „Серп и Молот“),

**Эмилия Быстрова** (фабрика „Новая Заря“),

**Александр Фадеев** (Союз советских писателей СССР),

**Александр Ферсман** (Академия наук СССР).

## Извещение ВЦСПС

ВЦСПС извещает, что все средства, поступающие в результате решений митингов и собраний трудящихся и организаций о помощи бойцам Испании, с оружием в руках защищающим Испанскую демократическую республику, следует направлять на текущий счет ВЦСПС № 159 783 в агентство Госбанка при Дворце труда (Москва).

Секретарь ВЦСПС  
**Н. Швернин.**

3 августа 1936 года.

## В ФОНД ПОМОЩИ ИСПАНСКИМ РАБОЧИМ

Главный механик Новоуральского завода г. **Ромен** прислал в редакцию 10 рублей, с просьбой передать их в фонд помощи испанским трудящимся, борющимся против фашистской реакции. Деньги редакцией переданы райкому МОПР.

## СТАХАНОВЦЫ ПРОСТАИВАЮТ

Отдел снабжения затормозил стройку  
Малого штифеля

ТРУБТРОЙ, 5 августа. (Соб. мор.) Две недели прошло с тех пор, как лучшие стахановцы Черныш, Глушков, Аксентьев выступили в нашей газете с резкой критикой плохой работы на предприятии Малого штифеля.

Произошли ли после этого какие либо изменения на участке? Да. Судить можно хотя бы по тому, что многие бригады подняли производительность и на много перевыполняют новые нормы. На участке сейчас нет ни одной бригады, которые между собой не соревновались бы.

Особенно соревнование развито среди сталубщиков. 4 августа стахановская бригада опалубщиков Шерко, выполнившая новые нормы за пятидневку на 182 процента, получила переходящее красное знамя участка.

Бригада Шайхатова выполняет новые нормы на 161 процент, бригада Пархоменко на 159 процентов.

Но не все сделали для себя выводы из опубликованной корреспонденции. Некоторые рассудили, что раз начальники участка тов. Халавко подвергли критике, значит с его требованиями можно не считаться, не оказывать никакой помощи. Ра-

боты так, в частности, начальник снабжения треста тов. Гемин. По его вине в ночь на 5 августа были сорваны бетонные работы у лучшей стахановской бригады Глушкова, из-за того, что на участке не было щебенки. Сегодня, т. е. 5 августа, стахановская бригада тов. Подхорова в составе 32 человек, взявшая обязательство выполнять нормы не ниже чем на 170—180 проц., по этой же причине была снята с бетонных работ и занималась собиранием теса на участке(?)

Что этой щебенки вовсе нет на строительном? Ничего подобного! Ее на карьере имеется сколько угодно. Руководитель отдела снабжения лишь не обеспечил доставку.

До указанного наркомом срока окончания строительства и пуска Малого штифеля осталось не много времени. Начальники участка, приняв ответственность, лежащую на нем, заметно улучили ход дела, стремясь уложиться в строительно-назначенный срок. И тем более недопустимо, что из-за подсобных работ все снова срывается.

Ильинский.

## ВОДОПРОВОД, ОСТАНАВЛИВАЮЩИЙ ЗАВОД

Когда началось стахановское движение, я лично сразу не понял его. В итоге в паросиловом хозяйстве стахановское движение тормозилось. Газеты „Под знаменем Ленина“ и „Уральский рабочий“ меня крепко подвергли критике.

Справедливая критика мне помогла впрок. Многие продумав, я понял значение стахановских методов работы, начал лично помогать стахановцам и сейчас имею право рассказать о хороших результатах.

За последнее время цех ежемесячно дает неплохие показатели. В каждом месяце мы имеем экономии. В первом квартале коллектив паросилового хозяйства сэкономил 7 тысяч рублей, и во втором 39 тысяч рублей. В третьем квартале стахановцы паросилового цеха борются за снижение себестоимости на 5 процентов.

Однако многое еще мешает работе. Стахановский график нашей работы срывается, срывает этим график других цехов. Недостатки строительства сильно сказываются. С апреля по сегодня произошло 29 прорывов в водопроводной сети. Ликвидация их обходилась не дешево. Но это еще не все. Из-за аварий в водопроводе 2 го августа волоочильный цех простоял целые сутки, недодал продукции на 100 тысяч рублей. Жители почти двое суток не имели воды.

Почему это происходит? Объяснить это можно просто. Существующий водопровод имеет недостатки. Нет у него, в частности, предохранительных клапанов, которые смягчают и устраняют гидравлические удары.

Водопровод вредит и еще будет вредить заводу, если его быстро не привести в порядок.

Инженер Петрин.

## Обсуждение проекта Конституции СССР

## ПОЧЕТНАЯ ОБЯЗАННОСТЬ ГРАЖДАНИНА

Из всех статей проекта новой Конституции мне больше всего врезалась в память статья 133-я и 133-я о службе в Красной армии. Там указано, что „Воинская служба в Рабоче-Крестьянской Красной армии представляет собой почетную обязанность граждан СССР“.

В этом году я иду служить в ряды Красной Армии. И в Армии

иду не как раньше ходил наши отцы с боязнью, а с чувством гордости, что мне выпала честь защищать священные границы нашей великой родины.

Идя в Армию, я даю клятву, что 133-я статья Конституции, говорящая, что „Защита отечества есть священный долг каждого гражданина СССР. Немена родные: нарушение присяги, переход

## СЕНОМ ОБЕСПЕЧЕНЫ

Свою молочно-товарную ферму колхоз „Новая деревня“ полностью обеспечил сеном. Заготовлено сена более тысячи центнеров. Теперь колхозники заготавливают сено для своего домашнего скота.

Вагина.

## Шефы помогают недостаточно

Колхоз им. „Правды“ убрал сено с площади 400 га. Хорошие показатели в секошении дают колхозники из бригады Ягвцева Павла. Косцы Медведев А., Ринанинов А. перевыполняют норму. На косилках Дубинин Михаил, Могильников Константин, Невенин Александр вместо 2,5 гектара скашивают до 3,5 га. Лучшие стогометы — Кадиллов Егор, Туманов, Брезгин Ст. На конных граблях отличаются Бессонов Михаил, Берников Алексей и Берников Дм.

Если бы шефы с Динасового завода оказали достаточно помощь и взяли соревновались между собой в работе, то косить можно было бы закончить своевременно. Сенокосборка в колхозе затянулась еще на пятидневку.

Винторов.

## Бороться с потерями

Колхоз „Искра“ скошил только 175 га, а заготовлено здесь и того меньше — 135 гектаров. Колхозники плохо борются с потерями кормов. Трава скашивается небрежно. Пни, кусты не окучиваются. А ведь от этого теряется не мало ценного корма.

Отстает здесь и сенокосование. Корма заготовлено всего лишь 131 тонна. В скором времени надо начинать второй укос, к тому же надо убирать хлеба.

Все это усложняет сенокосборку. Отстает в кормозаготовках и коммунa „Нива“. Здесь покоса что скошено 150 га, а заготовлено сена с площади 130 га. Скошенная трава лежит в валках, пересыхает, понижается ее качество.

Космуля.

## Военно-фашистский мятеж в Испании

ПАРИЖ, 3 августа.

Французская печать сообщает, что правительственная авиация Испании проявляет значительную активность на северном фронте. В распоряжение войск мятежников брошено большое количество бомб, в том числе зажигательных. Правительственные войска снова заняли деревню Састаго, где расположены важнейшие заводы, снабжающие Сарагосу — один из крупнейших оборонных пунктов фашистских мятежников на севере Испании. Правительственная авиация сбивла 2 самолета мятежников.

Верные правительству войска с помощью воздушных эскадрилий Барселонцы заняли Селатано и Слеса близ Хуэскы. К юго-западу от Сарагоссы, в районе Мединасели к мятежникам прибыли подкрепления. Однако, их высадка в сторону Амихенара потерпела неудачу. Мятежники в районе Сарагоссы пытаются установить связь с побережьем близ Сан Себастьяна. Вчера вновь происходили бои в районе Сан Себастьяна. Положение правительства сильно укрепилось после прибытия двух полков народной милиции из Валенсии, численностью в десять тысяч человек.

Вчера правительственные самолеты подвергли сильной бомбардировке город Пальму на острове Майорка. Повреждены газовый завод и электростанция. Правительственные войска захватили небольшой остров Кабрера.

Вчера ночью происходила сильная бомбардировка в районе Гуададрамы. Особенную активность проявляли правительственные войска. У мятежников, повидимому, нехватка боеприпасов. Правительственные войска подожгли лес и мятежники, занимавшие окопы позади горного прохода Леон, оказались отрезанными. Перебежчики из лагеря мятежников сообщают, что фашисты плохо снабжаются. Многие солдаты отказываются сражаться.

## Обращение французского правительства

По сообщению французского телеграфного агентства Гапас, правительство Франции решило обратиться ко всем заинтересованным державам о необходимости строго соблюдать правила невмешательства во внутренние испанские дела, дабы избежать возможных международных осложнений. В первую очередь, французское правительство обращается к Англии и Италии.

Со своей стороны, говорится в обращении, французское правительство до сих пор соблюдало строжайшим образом решение не разрешать никакого вывоза оружия, предназначенного для Испании, в том числе и в порядке выполнения контрактов, заключенных до начала вооруженной войны в Испании.



# СТАЛИНСКИЙ ГОД НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Речь тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на собрании стахановцев-железнодорожников и московских рабочих 30 июля 1936 года

## Организирующее значение дня железнодорожников

Товарищи железнодорожники, железнодорожники Москвы и Московской области, всего Советского Союза! Товарищи рабочие, колхозники и все трудящиеся нашей великой страны! Сегодняшний день имеет огромное политическое, организующее значение для такой важнейшей отрасли народного хозяйства, как железнодорожный транспорт.

Железнодорожники работают по единому графику, по централизованному плану, по разбросанному фронту. Они не объединены единой крышей, единым двором, как рабочие того или иного завода, или единым полем, как колхозники того или иного колхоза. Крыша железнодорожников — это небо. (Смех) Наш двор, наше поле простирается на 100 тысяч километров от Тихого океана до Черного моря. Большинство железнодорожников работает небольшими группами и в одиночку.

Путейский рабочий стоит на своих километрах один. Даже машинист — самый передовой, самый квалифицированный рабочий среди железнодорожной армии, машинист, и тот работает индивидуально со своим помощником и кочегаром. Вот почему весьма сложна организация работы железнодорожников, в особенности организация их коллективной, творческой работы по единому графику и расписанию. Именно поэтому объявление Всесоюзного дня железнодорожников, ежегодно празднуемого всей страной, имеет огромное организующее значение. И в этом решении правительства сказались мудрость вождя нашей партии и страны товарища Сталина (Бурные аплодисменты и овации). Не случайно именно в 1936 году установлено ежегодное празднование дня железнодорожника. В условиях поражения, в условиях невыполнения плана трудно было объявлять всесоюзный праздник железнодорожников. Этот праздник нужно было заслужить в борьбе за подъем самого отстающего участка социалистического хозяйства.

И железнодорожники, после приема товарищем Сталиным, руководителями партии и правительства 30 июля прошлого года в Кремле, своей борьбой за выполнение указаний вождя, своей работой заслужили это решение правительства о ежегодном праздновании дня железнодорожников. Армия железнодорожников во главе со своими хозяйственными и партийными руководителями добилась победы при активной помощи территориальных республиканских, краевых, областных, городских, районных партийных и советских организаций, в обстановке товарищеского сочувствия и поддержки миллионов трудящихся нашей родины. Вот почему сегодня все трудящиеся нашей страны от души поздравляют железнодорожников.

Здесь секретарь Московского Комитета партии т. Хрущев в своем вступительном слове гово-

рил о значении транспорта. Он отражал в своем слове сознание всех большевиков Москвы, рабочих Москвы и, надеюсь, в первую очередь железнодорожников Москвы. (Аплодисменты). Это здесь же было продемонстрировано в замечательных речах представителей московских рабочих и Красной армии.

Победа на железнодорожном транспорте близка каждому трудящемуся нашей страны уже по одному тому, что от недостатков, от ошибок, от плохой работы железнодорожного транспорта страдали все трудящиеся: не подвозили во время хлеба, овощей, фруктов, не подвозили во время хлопка текстильным фабрикам и т. д.

Чтобы правильно оценить значение дня железнодорожников, необходимо понять великое значение речи товарища Сталина, произнесенной на приеме железнодорожников в прошлом году.

Товарищи, не случайно в качестве даты ежегодного праздника железнодорожников выбрано 30 июля. Не случайно потому, что прием железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 года был выражением особого внимания, забот о транспорте со стороны ЦК нашей партии, со стороны правительства и со стороны в первую очередь того, кто своим руководством обеспечивает величайшие в мировой истории победы на всех фронтах социалистического строительства, величайшего человека мира — товарища Сталина. (Длительные овации).

Вспомните, товарищи, дни, когда страна шла вперед гигантскими шагами, когда успешно осуществлялся великий Сталинский план передовки отсталой, темной, бездорожной страны, страны, забытой веками, — в самую передовую страну в мире. Все шло в гору, колхозы укреплялись, шел хорошо, хлебоготовки шли все лучше, металлургия поднималась, — а транспорт, который выполняет важнейшие функции во всем этом организме, транспорт, который связывает город с деревней, транспорт, который должен перевозить продукты по стране, как наши кровеносные сосуды передают кровь по всему нашему организму, — этот транспорт создавал закупку кровеносных сосудов, тормозил развитие страны.

И вот, товарищи, железнодорожники сейчас ощущают чувство бодрости, чувство уверенности, дышат полной грудью, потому что железнодорожники, вдохновленные Сталиным, его наказом, сплоченные лучшими большевиками на транспорте, улучшили свою работу. Железнодорожники сегодня могут рапортовать нашему Сталину, Центральному Комитету коммунистической партии, Советскому правительству, что за этот год упорным трудом вся железнодорожная армия ликвидировала отставание и поднялась в гору. На одну гору мы уже поднялись, но мы хорошо знаем, что впереди цепь гор, что каждо-

подниматься на новые горы. Но уже на одной горе мы стоим твердо, крепко, и с этой горы ничто и никто нас не столкнет. Мы уверены, что твердой поступью партийные и непартийные большевики возьмут не одну гору и добьются новых побед железнодорожного транспорта (Бурные аплодисменты).

Речь товарища Сталина на приеме в Кремле оказалась для нас, железнодорожников, огромной, важнейшей программой работы и борьбы. Любить победоносного вождя нашей родины товарища Сталина — это значит уметь каждое его слово воспринимать душой любящего большевика, воспринимать, как программу борьбы и работы. Железнодорожники в этом году учились именно так любить Сталина и проводить в жизнь его указания. (Бурные аплодисменты).

Товарищ Сталин в своей речи на приеме в Кремле дал нам следующие основные указания:

## Выполнение заданий государства

Товарищ Сталин говорил:

«Существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, в том числе и Англию с ее колониями (не считая доминионов), — немислимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое... Развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое отаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие. Англия, как государство, была бы немислима без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее многочисленные территории. Точно так же СССР, как государство, был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом, — говорят товарищ Сталин, — великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».

Такую глубокую развернутую постановку вопроса о великом значении железнодорожного транспорта для Советского Союза мы услышали впервые. Слова товарища Сталина воодушевляли армию железнодорожников, мобилизовали их на борьбу за подъем транспорта.

Железнодорожники старались выполнить с честью это указание товарища Сталина об обеспечении связи областей нашей страны и центров промышленности с центрами сельского хозяйства. Достаточно привести несколько цифр, чтобы убедиться в этом:

За 1-е полугодие 1936 года железные дороги перевезли больше 1-го полугодия 1935 года каменного угля на 28,8 проц., кокса на 20,7 проц., руды на 18,8 проц., флюсов на 19,2 проц., металлов на 21,8 проц.,

о решающем значении железнодорожного транспорта для существования и развития такого огромного по размерам своей территории государства, как наше Советское государство, об обеспечении железными дорогами нормальной связи отраслевой промышленности и сельского хозяйства и необходимости для этого в ближайшее же время грузить 80 тысяч вагонов ежедневно;

на транспорте все работники велики, все значительны, нет на транспорте людей неужинных и незначительных;

транспорт должен быть четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером;

смелой и решительной самокритикой вскрывать недостатки транспорта.

Остановлюсь подробнее на каждом указании и на том, как мы в истекшем году боролись за их претворение в жизнь.

лесных грузов на 29,6 проц., нефтепродуктов на 18,9 проц., цемента на 56,6 проц., строительных материалов на 124,9 проц., фосфоритов и удобрений на 44 проц., сахара на 61,2 проц., кондитерских изделий и макарон на 78—80 проц., а вся погрузка увеличилась на 38,5 проц.

Естественно, что такого значительного роста железнодорожных перевозок мы не могли достигнуть без улучшения использования технических средств транспорта — паровозов, вагонов, пути, средств связи и т. п. Товарные поезда стали ходить значительно быстрее. Коммерческая скорость их в июле 1935 года была 15,7 километров в час, а в июле 1936 года уже 19,8 километров в час.

Товарный паровоз выполняет сейчас работу примерно в полтора раза больше, чем год тому назад. Во II квартале 1935 года среднесуточный пробег товарного паровоза был 181 километр, а во II квартале 1936 года 247 километров. Средний вес товарного поезда был соответственно в прошлом году 1040 тонн, а теперь 1173 тонны.

В 1934 г. и в начале 1935 года на складах лежало много грузов, которые железнодорожники не перевозили, так как работали плохо. В этом году мы постарались разгрузить эти склады. Должно быть, крысы и мыши, которые поедали часть продуктов, за это на нас в обиду (смех), но зато, я думаю, страна, хозяйство, трудящиеся за это на нас не в обиду, а вернее всего, одобрят эту работу железнодорожников. (Бурные аплодисменты).

У нас до последнего времени были железные дороги, которые плохо справлялись с работой, и сейчас есть еще дороги с большими недостатками. Мы на Совете при Наркомпути заслушали доклады ряда дорог хороших и плохих, в том числе и таких дорог, как Московско-Донбасская, Южно-Уральская, имени В.В. Вуйбышева, которые работали плохо,

неудовлетворительно и которые сейчас еще не полностью выправились. Но мы имеем дороги, которые в эту зиму работали плохо, а сейчас значительно улучшили перевозки, это в особенности касается восточных дорог, в первую очередь Томской, которая плохо вывозила уголь из Кузбасса, Омской, которые плохо вывозили уголь из Караганды. В течение последнего полугодия упорным трудом работников этих дорог, улучшением руководства ими со стороны аппарата НКПС'а посылкой новых работников труда, заменой частью непригодных людей, выдвинутых новых работников — криковосовцев-стахановцев эти и остальные восточные дороги резко улучшили свою работу. Восточные дороги грузят сейчас почти в 2 раза больше, чем полгода тому назад.

Однако, товарищам из восточных дорог, в частности Томской и Омской, еще надо напряженно работать, чтобы ликвидировать узкие места.

В своей речи на приеме в Кремле товарищ Сталин не только указал общее направление: железные дороги должны связывать промышленность с сельским хозяйством, но и дал конкретное задание добиться 80.000 вагонов ежедневной погрузки. Это задание было вполне реальное. Тогда уже ощущалось, что мы сможем выполнить его, и вот, товарищи, как мы, железнодорожники, это задание выполнили.

В IV квартале 1935 г. транспорт грузил уже 75.000 вагонов в сутки, в I квартале 1936 года зимой грузили 80.000 вагонов в сутки. Во II квартале грузили 90.000 вагонов в сутки (Аплодисменты). С 1 августа прошлого года, т.е. со дня приема в Кремле, по 1 августа 1936 года, среднесуточная погрузка (за год) составила 81.214 вагонов. Пятое говоря, мы за год в среднем на круг выполнили полностью задание вождя партии и страны товарища Сталина (Аплодисменты, крики «ура», все встают).

III квартал начался неважно. Погрузка за 29 дней июля составила 89½ тысяч вагонов в сутки при плане в 90 тыс. вагонов. Это неприятно и плохо. Расстроить всегда легче, чем наладить. Необходимо обеспечить ровную погрузку, выполнял план точно и бесперебойно. Мы уверены, что это — явление кратковременное и со сбором урожая хлеба, свеклы, хлопка, овощей, фруктов мы сможем в августе быстро поднять погрузку и не только обеспечить выполнение плана, но и пойти дальше 90 тысяч вагонов в сутки. (Аплодисменты).

Залогом дальнейшего быстрого роста погрузки является хотя бы погрузка сегодняшнего дня. Сегодня, во Всесоюзный день железнодорожного транспорта, погрузка превысила первомайскую погрузку 1936 года (которая, как вам известно, составила 111 тысяч вагонов). 30 июля по сети железных дорог погружено 116.935 вагонов. (Бурные аплодисменты).

(Продолж. см. на 3 стр.)



# Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА\*

Эта погрузка свидетельствует, что железнодорожники далеко еще не истощили всех имеющихся возможностей, что есть еще порох в железнодорожной пороховнице! (Аплодисменты).

Для того, чтобы обеспечить увеличение суточной погрузки, нужно скорее перестроить нашу грузовую, или, как ее раньше называли, коммерческую работу, установить более тесную и гибкую связь с клиентурой. Многие железнодорожники работают еще по-старому. Они принимают, что бы грузоотправитель искал нас. А теперь дело немного изменилось. Теперь вагонов для погрузки и возможностей перевозить на не которых дорогах часто больше, чем грузов. Следовательно, надо грузы привлекать, пора уже грузить любые грузы. Гражданин перевозит мебель, хочет перевезти домашнюю мебель, кровати, шкаф, — мы должны погрузить и вовремя перевезти. А то за ряд лет невыполнения плана железные дороги немного отучили людей от этого. И теперь, когда кто перевозит, то часто решает лучше продать шкаф, или другую мебель, все равно, дескать, не перевезут (смех), а бывало и так, что погрузить то погрузят, но не всегда получишь во-время, а то и вовсе не получишь, пропадало по дороге. Теперь необходимо решительно с этим покончить, железные дороги будут принимать охотно все эти грузы и перевозить.

Мы говорим москвичам, ленинградцам, донбассцам: пожалуйста, возите фрукты, замечательные дмны из Бухары, арбузы с Кавказа, яблоки, кишмиш, возите в Москву, Ленинград, Донбасс, перевозите сколько хотите. (Аплодисменты). Конечно, НКПС не приспособлен закупать для нас (смех), но если закупите, мы все перевезем. (Дружные аплодисменты).

Грузы надо привлекать и в этом надо заинтересовать грузоотправителей. Вот я, например, здесь и заинтересовываю товарищей москвичей, ленинградцев, донбассцев. (Смех). Видите, приходится уже рекламировать свои перевозки. (Аплодис-

менты). Все это я говорю в порядке самокритики, чтобы подчеркнуть: мы, железнодорожники, должны сейчас гибче работать. Раньше сидели и ждали — клиент сам придет, ему вагоны нужны, си меня найдут. А теперь, у тебя вагоны есть, если хочешь работать рентабельно, безбуквенно и больше грузить, ищи клиента, приглашай и лучше его обслуживай. (Аплодисменты).

Раньше клиент был доволен — лишь бы погрузить. Теперь он требует перевезти его груз аккуратно и во время. Погрузи аккуратно, если там стекло, не перекомай, доставь в исправности и во время, не плати штрафа, не причиняй убытков и себе и клиентам. Тогда у нас транспорт будет аккуратным и четко работающим.

Вот почему я сейчас говорю: мы выполнили задание по части погрузки, ускорили оборот вагонов, увеличили коммерческую скорость, а тем не менее по качеству погрузки, по качеству того, что железнодорожники называют коммерческой работой, мы еще имеем очень много недостатков, и эту вторую часть задачи мы должны разрешить в 1936 году.

Да и по количеству у нас есть еще затруднительные направления, которые НКПС'у надо ликвидировать.

Таким образом, за год после приема в Кремле советские железнодорожники активно боролась за выполнение задания товарища Сталина: грузить 80 тысяч вагонов ежегодно, за то, чтобы железнодорожный транспорт был достоин своей великой родины, для которой, как указывал в своей речи товарищ Сталин, он имеет такое решающее значение. Советские железнодорожники сегодня обещают еще активнее бороться за дальнейший подъем погрузки, за дальнейшее укрепление железнодорожным транспортом связи промышленности и сельского хозяйства, отдельных областей и районов нашего великого Советского Союза. (Аплодисменты).

за свою работу, за работу всего железнодорожного транспорта в целом.

Вот вы, сегодня собравшиеся здесь, и все железнодорожники, собравшиеся с семьями, с детьми по всей стране, разве вы сейчас чувствуете себя так, как чувствовали себя два года тому назад? Нет, товарищи, вы чувствуете себя сегодня гордо! Каждый из вас может сказать: я сейчас не просто железнодорожник, я партийный и беспартийный большевик-сталинец, который боролся и победил! (Бурные аплодисменты).

За этот год на транспорте поднялась новая масса героев, да, героев! Я бы мог вам перечислить здесь десятки тысяч фамилий не только награжденных орденами. Сейчас имеется 1100 человек, награжденных за работу на ж.д. транспорте высшей наградой страны — орденом Советского Союза. Имеются тысячи людей, награжденных значками „Почетному железно-

дорожнику“, и десятки тысяч, награжденных значками „Ударнику сталинского призыва“.

Первый ответ на речь товарища Сталина делом, ударной, личной работой дал молодой машинист Донецкой дороги тов. Кривонос, который на своем паровозе прорвал фронт предельности, старых, негодных методов медленной езды, неслышания всей технической мощи паровоза. Кривонос — молодой машинист, 26 лет, воспитанник комсомола, но сейчас у него уходит без стыда старые люди, потому что он герой, он передовой человек и показал образцы овладения техникой, он первый достиг технической скорости на товарном паровозе „Э“ 51 км. в час, а на „ФД“ — 60 км. в час, делая на нем со своими смежниками в сутки 630 км.

Если Кривонос показал образцы скорости, образцы форсировки котла, образцы организации работы паровоза и его места в депо, то Огнев, выступавший здесь, показал образцы месячного пробега паровоза. Огнев дает пятнадцать тысяч километров пробега, он общается двадцать пять тысяч километров пробега паровоза в месяц. (Аплодисменты).

Сейчас Кривонос организовал в своем депо 3 колонны паровозов, и они тоже дают большой месячный пробег паровозов.

И вот, товарищи, таких Кривоносов и Огневых рождается у нас много, этих молодых и старых машинистов, рвущих фронт, дающих образцы работы. Тов. Яблонский, старый машинист, человек 60-летнего возраста, ведет пассажирские поезда на редкость образцово. Если тт. Огнев и Кривонос являются образцами освоения новой техники, новых паровозов „ФД“, то Яблонский является образцом ведения пассажирских поездов.

Тов. Макаров — это замечательный машинист Амурской, бывшей Уссурийской, дороги. Он проехал поезд одним паровозом от Сковородино до Москвы — 7500 километров, тогда как у железнодорожников была теория, по которой после 2500 км, от 3000 км, пробега надо паровоз промывать, надо его ремонтировать, а тем более считали, что нельзя на разных водах вести паровоз. И вот этот молодой машинист сформировал бригаду, с ним были смазчики вагонов, и паровоз с товарными вагонами прошел от Сковородино (это возле Хабаровска) до Москвы без сучка и задоринки. Паровоз и вагоны в полной исправности, поезд пришел в Москву раньше определенного для него срока. (Аплодисменты).

Этот поезд имеет огромное хозяйственное значение, как показатель того, чего можно добиться при правильном уходе за паровозом и вагонами. Этот поезд имеет еще и другое значение: он показывает, что если нам, железнодорожникам, партия, страна, товарищ Сталин прикажут ускоренным порядком доставить, в случае острой необходимости, то, что нужно на Дальний Восток, мы сумеем доставить не только во-время, но и раньше срока, чтобы помочь нашей родной Красной Армии быстро нанести удар врагу, если он посмеет напасть на нашу родину. (Бурные аплодисменты).

Следует отметить также таких выдающихся машинистов стахановцев, как тов. Омелянов — депо Нижнеднепровск — узел Сталинской дороги, который благодаря освоению техники, дал на паровозе „ФД“ лучшие показатели;

тов. Богданов, замечательный культурный молодой машинист Октябрьской дороги;

тов. Лазаренко, молодой комсомолец — энтузиаст, прекрасный машинист депо Улан-Удэ, инициатор кривоносовского движения на дороге им. Молотова;

тов. Стрелков, передовой машинист депо Москва 1 дороги им. Дзержинского, сейчас выдвинутый начальником этого депо и успешно овладевающий техникой своего дела;

тов. Бабайцев, бывший машинист депо Кочеткова Ленинской дороги, ныне заместитель начальника этого депо, успешно овладевающий паровозной техникой, автор книжки „Вез аварий“, в которой он передает свой опыт молодым машинистам;

тов. Игошин, лучший машинист дороги им. Кагановича;

тов. Иванов из депо Подмошная, лучший машинист Калининской дороги.

Трудно здесь перечислить всех передовых заслуженных машинистов: их у нас очень много.

Из передовых стахановцев движущихся следует указать тов. Кожухаря, составителя станции Ясиновата Сталинской дороги: сократил время формирования одного поезда до 12 минут;

тов. Краснова, составителя станции Дебальцево, Донецкой дороги, инициатора кривоносовского движения среди составителей;

тов. Древалю, старшего дежурного по путям станции Красный Лиман Донецкой дороги, путем рационализаторской работы перешел в сортировочном парке на работу двумя паровозами вместо четырех;

тов. Галаган, бывшего начальника станции Нижнеднепровск — узел Сталинской дороги, образцово поставившего работу станции. Ныне он начальник Днепрпетровского отделения движения;

тов. Закорко, бывшего диспетчера Сталинской дороги, ныне начальника станции Днепрпетровск, инициатора стахановского движения среди диспетчеров, добившегося точного выполнения графика на своем участке;

тов. Ворона, главного кондуктора Краснолиманского отделения Донецкой дороги, организатора борьбы коммерческой скорости, за сокращение простоя поездов на станциях;

тов. Неудачину, стрелочницу станции Омск, зачинщицу кривоносовского движения среди стрелочников, показывает пример содержания стрелок в чистоте и порядке, образец безаварийной работы;

тов. Аладина — билетного кассира станции Дебальцево Донецкой дороги, подвизавшего волею кривоносовского движения среди станционных работников и проводников за культурное обслуживание пассажиров.

Из лучших путейцев стахановцев следует отметить т. Деденко и Левченко, начальников Изюмской и Попелянской дистанций пути Донецкой дороги, инициаторов производства путевых работ (смены рельс и других) без пе-

рерыва движения поездов по графику;

тов. Колосницина, бывшего путевого обходчика, ныне ревизора службы пути Томской дороги, образец бдительности для всех путевилов сети, добившийся отличного безаварийного состояния пути на своем участке;

тов. Спиридонову с Октябрьской дороги, показавшему образцы кривоносовской работы.

Среди передовых стахановцев-вагонников следует отметить т. Шахурского — лучшего слесаря-автоматчика дороги им. Кагановича, прекрасно овладевшего техникой своего дела, активного борца за перевод автотормозов на грузный режим;

тов. Воронцова — лучшего слесаря автоматчика Томской дороги, организатора первой комсомольской стахановской группы, установившего рекорды в ремонте автотормозов.

Я мог бы назвать здесь еще очень многих замечательных людей и многих героев, но на это потребовалось бы много часов, чтобы прочитать список талантливых, прекрасных героев, выдвинувшихся за год по всем отраслям железнодорожного транспорта.

Мы за этот год много поработали над тем, чтобы поднять людей, которые чувствовали себя „маленькими“, но про которых товарищ Сталин сказал, что на транспорте нет людей ненужных, незначительных. Мы старались, чтобы эти люди поднялись, развились, почувствовали себя настоящими бойцами.

Но тем не менее нужно сказать, что есть еще у нас люди на транспорте, которые не охвачены политической работой, — одиночки, разрозненные и разбросанные по всему фронту 100 тыс. км. наших путей. Есть люди еще политически плохо воспринимающие. Есть еще и отдельные враги. Их мало, осталось меньше, чем было, но они есть. Продолжителей мы вывели, часть людей затесавшихся освободили, и тем не менее есть еще и такие люди. Тут дело не в чистке и не в репрессиях. Нет, на 99 % железнодорожники — это люди верные, преданные своему делу, люди, желающие бороться, любящие свою родину. Но, товарищи, надо перевоспитать отстающих, передовые кривоносовцы — стахановцы должны подтягивать отстающих, и надо следить, наблюдать, проявлять бдительность в отношении тех отдельных единиц, которые еще готовы испортить любое затруднение. Такие еще имеются, и бдительность никогда торать не нужно. Враг оставляет кусочек своего жала, хотя и подбитого, и в удобный момент он готов тебя ужалить.

Сталинская линия заботы о людях сказалась в работе по подъему материального благосостояния железнодорожников. Зарплата в 1936 году, по сравнению с 1934 годом, у нас поднялась на 50 проц. в среднем, а по сравнению с 1935 г. поднялась на 20—25 проц. Особенно была повышена заработная плата низкооплачиваемым группам железнодорожников. Так, переводные сторожа в 1935 году получили повышение заработной платы на 30—60 руб. в месяц, а в 1936 году часть из них получила еще по-

(Продолжение см. на 4 ст.)

## Рост и укрепление всей армии железнодорожников

Товарищ Сталин в своей речи на приеме железнодорожников в Кремле говорил о великой части для каждого работать на транспорте, о работниках, которые поняли значение транспорта и вкладывают свой труд на алтарь своей родины. Он говорил, что нет на транспорте людей ненужных и незначительных, все от стрелочника до наркома, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика. „Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники, — говорит товарищ Сталин, — когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта, — это и будет настоящая, большевистская дисциплина“.

За истекший год мы старались частично, по-большевистски претворить в жизнь эти слова товарища Сталина. У железнодорожников развилось чувство чести, чувство ответственности

\* Нач. см. на 2 стр.



## Продолжение речи Л. М. КАГАНОВИЧА\*)

вышение заработной платы на 20 проц.

Заработок путейских рабочих повысился в 1936 году по сравнению с 1934 годом на 40 процентов.

Заработная плата проводникам пассажирских вагонов в настоящее время увеличена по сравнению с 1934 годом почти вдвое.

Что касается машинистов, то с 362 руб. в 1934 году сейчас месячный заработок машиниста достиг 660 руб., это среднее по всей сети, а есть машинисты, которые зарабатывают 800—1.000—1.500 и даже до 2.000 рублей ходят.

За 1935 год было построено 800 тыс. квадратных метров жилищной площади, а в 1936

году мы должны сдать 1 миллион квадратных метров жилищной площади для железнодорожников.

В целом на лечебную помощь, на санатории, на больницы, на клиники, на культурно-политическое обслуживание, на школу и подготовку кадров в 1936 году тратится 1 миллиард рублей, не считая 700 миллионов руб., ассигнуемых на новое жилищное, школьное, бытовое строительство, и 550 миллионов рублей отчислений, идущих НКПС, по линии профсоюзов и социального страхования.

С каждым месяцем все шире развертывается замечательное движение жен рабочих, инженерных, техников, хозяйственников. Женщины инженерно-технических ра-

ботников и стахановцев-краснощепцов много делают и еще больше могут сделать для улучшения культурного и материального уровня жизни железнодорожников, чтобы внести порядок, чистоту, обеспечить любовь, заботливое обслуживание железнодорожников и их детейшек в общежитиях, домах, больницах, столовых, магазинах, детских яслях, садах, школах. В особенности надо уделить внимание школам, которые сейчас перешли в ведение НКПС.

Таким образом, вы видите, что наказ товарища Сталина о людях проводится не только в воспитательной работе, но и в улучшении материального благосостояния рабочих масс. (Аплодисменты).

Смелой и решительной самокритикой  
вскрывать недостатки

Товарищ Сталин в своей речи на приеме железнодорожников в Кремле подчеркнул, что мы должны вскрывать недостатки работы железнодорожного транспорта при помощи смелой и решительной самокритики. Без критики двигаться вперед нельзя. Критиковать открыто, честно до конца, как полагается революционеру, вскрывать язвы нашей работы, не бояться критики, а пойти ей навстречу, не замазывать недостатки, прислушиваться к голосу всех работников, не только учить работников, но и учиться у них.

При всех наших победах и успехах, мы должны смелой и решительной самокритикой, как

говорила товарищ Сталин, вскрывать свои недостатки. День же железнодорожника есть не только день праздника и радости, это день мобилизации своих сил для того, чтобы в будущем году не плакать. Нужно не только радоваться сегодня, но и обеспечить радость на завтра. Тот, кто радуется сегодня, не думая о завтрашнем дне, не думая о будущем годе, тот поступает легкомысленно. Мы должны сейчас во всех областях организовать образцовую работу железнодорожного транспорта.

Нужно быть передовыми, не зазнаваться, чувствовать свое достоинство, не самоунижаться,

но вместе с тем идти по земле, а не витать в небесах. Нужно помнить, что ты можешь и поскользнуться, быть всегда бдительным, мобилизованным, наладить работу транспорта, как хороший часовой механизм, и тогда работа на транспорте будет действительно самой приятной работой.

Вот почему, товарищи, мы должны повышать свою культуру, свою технику, поднимать кадры, поднимать новых людей, двигать их вперед для того, чтобы выполнять полностью те четыре основных указания, которые дал вождь нашей партии товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле.

Ликвидировать крушения — обеспечить  
безаварийную работу

Товарищ Сталин говорил, что железнодорожный транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика, что транспорт должен быть четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером.

Более четкой, слаженной работой.

\*) Нач. см. на 2 и 3 стр.

боты железнодорожного транспорта за год мы добились благодаря укреплению сознательной трудовой дисциплины железнодорожников. Организационными мерами по обеспечению работы железных дорог, как единого целого, слаженного конвейера, является борьба за выполнение графика движения поездов и новых правил технической эксплуатации

железных дорог. За год в корне изменилось и лучшее отношение к графику движения поездов, да и качество графика стало гораздо выше. Все больше внедряется в понимание и практику отношение к графику, как к железному закону железнодорожного транспорта. Уменьшились нарушения графика, опоздания поездов. Но все же на многих дорогах до сих

пор больше половины поездов ходят с опозданиями. Даже пассажирские поезда опаздывают.

Мы разработали новые правила технической эксплуатации железных дорог. Эти правила мы стараемся выработать в сталинском стиле, в сталинском духе. Неуклонное выполнение этих правил обеспечит безаварийную четкую, слаженную работу железных дорог, как хорошего часового механизма.

Количество крушений и аварий за последний год и особенно за последние два месяца несколько уменьшилось, но это слабое утешение. Работа железнодорожного транспорта должна быть безаварийной. А мы до сих пор не можем назвать ни одной дороги, на которой в течение месяца не было ни одного крушения. Для этого нужно в первую очередь выполнить правила технической эксплуатации. Анализируя, произошедший по крушению произошедшим за 25 дней июля, показал, что 70 проц. всех крушений произошло из-за нарушения следующих 9 параграфов правил технической эксплуатации: § 312, об обязанностях составителя, который должен так организовать маневровую работу при формировании поездов, чтобы была обеспечена безаварийность и сохранность локомотивов и вагонов; § 388, об обязанностях дежурного по станции обеспечить свободу пути приема поезда и правильность установок стрелок; § 382, о том, что прием поездов на станцию должен производиться на свободе от подвижного состава пути; § 37, о содержании пути на перегонах и станциях в полном порядке с исправными шпалами, рельсами, скреплениями и балластом, согласно утвержденным чертежам, стандартам и нормам; § 438, о пружинном передаточном механизме поезда исправности локомотивов, исправности тормозов, правильности сцепки с первым вагоном поезда; § 431, об обязанности машиниста обеспечить безопасное следование поездов по перегону, систематически проверять в пути следования тормоза, давление пара в котле, правильно пользоваться тормозами при вхождении поезда по перегону; § 433, о порядке следования с толкачом, подходе при этом сигнала, порядке следования толкача за поездом после окончания подталкивания; § 224, о проверке при осмотре вагонов состояния и износа отдельных частей и деталей, исправности тормозных сцепных и ударных приборов; § 225, о том, с какими неисправностями запрещается ставить вагон в поезд.

Мы должны повысить качество работы железнодорожного транспорта. Мы должны добиться, чтобы правила технической эксплуатации — этот наш технический кодекс законов, стали действительными законом. И мы будем бороться за полное осуществление этих правил, без которых не может быть слаженной работы транспорта.

(Оконч. см. в след. номере.)

## Первоуральск

● Концерт для взрослых был поставлен на днях детьми школьного возраста улицы Свердлова.

● Свежие овощи — огурцы и помидоры на днях ожидаются в магазинах Свердловского.

Безобразия, за которые  
нужно судить

Редакция газеты получила несколько писем рабочих артели „Трудовые“ и устные жалобы об одном и том же, возмущающем факте — систематическом пьянстве главного бухгалтера артели Шатарнина. При этом, результатом этого пьянства является всегда несвоевременная выплата заработной платы, обчеты рабочих и грубое обращение с ними.

Так, рабочий Тихонов в своем письме описывает такой факт. 19 июля Шатарнин получил из госбанка для выдачи заработной платы 3 тысячи рублей, которые в этот же день должен был выдать рабочим. Они собрались у кассы в ожидании бухгалтера. После долгого ожидания в кассе подошла машина, из которой шофер вытаскивал бухгалтера не такого, как его ждали. Он так был пьян, что не мог сделать малейшего движения. Шофер тирнул перед рабочими, он постарался влезть в машину (вернее, его труда затащили). Но подошедшие председатели артели Рябков, пред. ревкомиссии, массовые и парторг поспешили его успокоить и отправили дальше Рабочие так и не получили денег.

Полученное вчера письмо секретаря механического цеха Ленова В. И. подтверждает этот факт со всеми подробностями. Кроме того он пишет, что в артели ежемесячно получается обсчет рабочих по вине этого же Шатарнина.

На днях же в редакцию пришла бывшая работница артели Рунавишинова М., которую Шатарнин не рассчитывал уже целый месяц и обещал ее на 55 рублей. Когда наш сотрудник обратился к нему по телефону, он закричал, что вы не имеете права проверять нас.

Подобных фактов можно было бы привести много. И все они говорят об одном: в артели почти все руководство объединилось в одну семью, в которой один прикрывает другого в преступлении. И первым защитником пьяницы Шатарнина является председатель артели Рябков.

Ставится очень странным, когда узнаешь, что партийная группа, зная лучше, чем кто-либо, об этих фактах, ничего не предпринимает и не предпринимает, а только потворствует Шатарнину, Рябкову и т. п. людям.

## Редактор Б. ГРЯЗНЫХ

Судебный исполнитель Первоуральского района 8 августа с.г. на 10 часов дня назначает ТОРГ на продажу имущества, принадлежащего первоуральскому руководству „Титано Магнетит“ в уплату задолженности по зарплате ИТК № 4 и Первоуральского гужтранспорта. Продаже подлежат: лошади, лошади, сбруя, автомашины, стекло, гвозди на общую стоимость 134709 руб. Торги будут на месте нахождения имущества. 2-1

Пропала ЛОШАДЬ масти коурой, на лбу звезда, уши резные, 11 лет, кличка „Пионер“. Знающим местонахождение сообщить по адресу: г. Первоуральск, ул. Рабочая, дом № 60 — Арестову С. Н.

Пропала НЕТЕЛЬ 2 ЛЕТ, масти черной, голова, ноги и живот белые. Рогатая. Знающим местонахождение сообщить по адресу: Билимбай, ул. Пролетарская, 18, Котковой А. Н.

## „Благодетели“ из столовой № 18

В нашей газете 12 мая т. г. была опубликована заметка „Исчезнувший муж“. В этой заметке рассказывалось, что муж Лены Егоровой, работающей на Динзаводе, бросил ее беременную, без средств к существованию и с ребенком на руках.

Заметка помогла. Праздник, организация треста Нарпит, где прежде работала Лена, ничего было не хотели предпринимать. Но завком Динзавода заставил их принять участие в покинутой. Завком устроил Егоровой квартиру и добился принятия ее на работу в столовую № 18 на Динзаводе. Неохотно ее там приняли.

25 мая Егорова начала работать лотышницей от столовой № 18, а 1 июня у нее заболел ребенок. Врачи дали ей освобождение от работы и послали лечить ребенка в Свердловск. Лечение не помогло. Ребенок умер. Похоронив его, Лена 15 июля вышла на работу. Предъявила в оплату бюллетень. В бухгалтерии постукали на кассишках счет

настали ей и выплатили за тридцать три дня 23 руб. 90 коп. Настали и выплатили соответственно ее заработку, но не смутившись тем, что это похоже на издевательство над женщиной, несколько месяцев жившей без заработка, кругом задолжавшей и не успевшей за пять дней сделать работы проявить себя и достичь высокого заработка.

Лена обиделась, но спорить не стала. В столовой это истолковали по своему. Заставили ее отработать две смены подряд. Ей было тяжело, т. к. через два месяца она должна была снова стать матерью. Но она опять не стала спорить. Тогда ее заставили работать две смены и на другой и на третий день. Заставили работать в выходной день. Заставили делать тяжелую и грязную работу.

Она не вытерпела и пошла к исполняющему обязанности завкома кустом столовых Попову. Тот обещал помочь, но ничего не сделал. Хотела пожаловаться профгруппе Сосуновой, но

услышав о себе отзыв профгруппы, решила не жаловаться. Сосунова говорила о Лене: „толкают нам негодных людей, которые не могут работать“.

Работа в две смены продолжалась каждый день. Каждый день молодая женщина в положении начинала работу в 6 часов утра и кончала в 10-11 вечера. За 18 дней работы ей предоставили только один выходной день. Егорова в конце концов примирилась с этим. Нуждаясь в деньгах, она рассчитывала получить сверхурочные.

Но ее надежды не оправдались. 2 августа, уходя в декретный отпуск, она потребовала оплаты сверхурочных. Ей отказали в этом, заявив, что сверхурочные в столовой не учитываются.

Как показывают факты, в столовой не учитываются не только это. Там не учитываются также нужды живых людей и советские законы. Недостаток явно нетерпимый, за устранение которого следует выйти лично председателю райкома союза обществ. т. Атыкову.